

Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 12. nóvember 2021

Mál nr. E-3040/2019:

A

(*María Hrönn Guðmundsdóttir lögmaður*)

gegn

Sjóvá-Almennum tryggingum hf.

(*Kristín Edwald lögmaður*)

og B

(*Friðrik Smáráson lögmaður*)

Dómur

Mál þetta var höfðað 20. júní 2019 og tekið til dóms 19. október 2021. Stefnandi er A og stefndu Sjóvá-Almennar tryggingar hf. Kringlunni 5, Reykjavík og B.

Dómkröfur stefnanda eru þær aðallega að stefndu verði dæmd til greiðslu 47.992.857 króna með 4,5% vöxtum samkvæmt 1. mgr. 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 frá 9. ágúst 2015 til 17. desember 2018 en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr., sbr. 9. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, frá þeim degi til greiðsludags. Til vara er þess krafist að viðurkennd verði með dómi skaðabótaskylda stefndu in solidum gagnvart stefnanda vegna andláts eiginmanns hennar, C í flugslysi í Barkárdal 9. ágúst 2015. Í báðum tilvikum er krafist málskostnaðar in solidum úr hendi stefndu.

Stefndu krefjast sýknu af öllum kröfum stefnanda og málskostnaðar. Til vara krefst stefndi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., verulegrar lækkunar og að málskostnaður verði látinn niður falla

Dómsformaður tók við meðferð málsins 15. janúar 2021 en hafði fram að þeim tíma engin afskipti haft af meðferð þess.

Málsatvik

Sakaefni máls þessa lýtur að flugslysi sem átti sér stað 9. ágúst 2015 í Barkárdal sem er afdalur norður af Hörgárdal. Tveir voru í flugvélinni, stefndi B og eiginmaður stefnanda, C, sem fórst í kjölfar brotlendingar. Stefndi B hafði keypt vátryggingu hjá stefnda Sjóvá-Almennum tryggingum hf. sem samkvæmt vátryggingarskírteini tryggði flugvélina ábyrgðartryggingu til einkaflugs meðal annars vegna hvers farþega að hámarksfjárhæð

sem jafngilti 250.000 SDR. Þá var stefndi B tryggður slysatryggingu sem flugmaður samkvæmt skírteininu. Svonefnt gildissvæði váttryggingarinnar var tilgreint sem Ísland.

Flugvélin sem brotlenti var í eignarumráðum stefnda B en formlegur eigandi var Wells Fargo, fjármálafyrirtæki í Bandaríkjunum. Af þeim sökum var flugvélin skráð í Bandaríkjunum og bar bandarískt skráningarauðkenni. Um litla flugvél var að ræða af De Havilland Beaver DHC-2 gerð, eins hreyfils hávængja sem hafði meðal annars verið útbúin þannig að hún gæti lent á sjó og því með stórum flotum undir vélinni sem landingarbúnaði. Í flotunum voru einnig dekk þannig að einnig var hægt að lenda á landi. Flugvélin var búin fimm eldsneytistönkum, þremur undir gólfi á bol vélarinnar og tveimur sem voru í vængendunum. Samtals tóku þessir tankar 524 lítra af eldsneyti. Er vélin fórst var að auki í henni aukaeldsneytistankur, sem gat tekið 284 lítra af eldsneyti, svonefndur ferjutankur. Enginn flugriti var í vélinni og GPS staðsetningartæki sem í henni var fór forgörðum í eldsvoða sem blossaði upp eftir brotlendinguna.

Tilfni flugferðarinnar var að stefndi B hugðist selja flugvélinu og því þurfti að fljúga henni til Minneapolis í Bandaríkjunum til skoðunar hjá kaupanda. Söluaðili sem sá um sölutilraunirnar mun hafa leitað í þessu skyni til C sem var kanadískur atvinnuflugmaður sem vann sem ferjuflugmaður. C tók starfið að sér gegn greiðslu þóknunar sem stefndi B kveðst hafa greitt fyrir fram. Stefndi og C þekktust persónulega en þeir höfðu kynnst er C flaug flugvélinni til Íslands árið 2008 þegar stefndi B fékk hana í sín umráð. C mun hafa verið þrautreyndur flugmaður með réttindi til að fljúga flestum tegundum flugvéla auk þess sem hann mun hafa þekkt þessa flugvélategund vel, hann hafi flogið þúsundir flugtíma á henni og verið með réttindi sem þjálfari á þessa tegund, eftir því sem stefndi B hefur greint frá.

Stefndi B mun hafa flogið með C er vélinni var flogið til Íslands 2008 og C kennt stefnda á vélina á leiðinni. Engar nákvæmar upplýsingar liggja fyrir um þessa flugferð en eðli máls samkvæmt var hún flogin í nokkrum flugleggjum þar sem flugvélin var bæði hægfleyg og skammdræg. Stefndi B hefur þó greint frá því að er þeir hefðu verið nýkomnir á loft frá Nuuk á Grænlandi og verið komnir í fjallahæð hefði hreyfill flugvélarinnar drepist á sér. Þeir hefðu enn verið í sjónmáli við flugvöllinn og því tekið stefnuna þangað aftur auk þess sem þeir hefðu brugðist við og sett blöndungshitara sem sé í vélinni í gang og hreyfillinn þá tekið við sér aftur eftir nokkra stund. Þar sem annað hafi ekki á bjátað hafi þeir haldið áfram för sinni til Narsarsuaq á Grænlandi sem hafi verið næsti viðkomustaður. Þeir hafi talið að þetta hafi gerst vegna blöndungsísingar sem

þó hafi komið á óvart þar sem þeir hefðu verið að fljúga í frosti í þurru lofti sem séu ekki þær aðstæður sem slík ísing gerist oftast í. Stefndi B bar um fyrir lögreglu að þær aðstæður séu helst þegar loft er mjög rakt og hitastig lágt á bilinu frá 4 gráðu frosti í 10 stiga hita.

Flugvélin hagnýtti stefndi sér næstu árin í persónulega þágu auk þess sem hann lagði nokkrum flugmönnum lið við að afla sér réttinda til að fljúga vélum af þessu tagi.

Sunnudaginn 9. ágúst 2015 munu stefndi B og C hafa farið út á Akureyrarflugvöll um hádegisbil til að undirbúa brottför frá Akureyri áleiðis til Keflavíkur þangað sem för var heitið þann daginn. Ekki var búið að skipuleggja flugið til Bandaríkjanna nánar en til stóð að leggja á ráðin í Keflavík um það hvernig flugi til Grænlands yrði háttað en miklu myndi ráða í þeim efnum hvernig veður yrði til sjónflugs á þeirri leið.

Stefndi hafði hug á að fara með fyrsta hluta leiðarinnar, frá Akureyri til Keflavíkurflugvallar, og varð að ráði að hann myndi fljúga þessa leið þar sem hann var staðkunnugur og þekkti mjög vel til aðstæðna til að fljúga yfir Tröllaskaga eftir að hafa stundað sjúkraflug frá Akureyri fyrir á árum. Fyrir liggur að stefndi og C skiptu með sér verkum þannig að C fermdi flugvélin og setti eldsneyti á hana en stefndi kannaði veðurfar, reiknaði út þyngd vélarinnar og jafnvægi og tilkynnti flugumferðarstjórn flugáætlunina. Veðurathuganir á Akureyrarflugvelli klukkan 13:00 kváðu á um að hæg norðanátt væri og skyggni meira en 10 kílómetrar. Alskýjað væri í 2900 feta hæð og lægri ský sem væru í 900 fetum hyldu þó ekki nema einn áttunda eða tvo áttundu himinsins. Lofthiti á flugvellingum var 10 gráður og daggarmark 8 gráður.

Stefndi tilkynnti að til stæði að fljúga sjónflug til Keflavíkur og áætlaði að flugið tæki tvær klukkustundir en flugvélin hefði fjögurra klukkustunda flugþol. Stefndi gaf ekki upp leiðarlýsingu enda slíkt ekki skylt. Sökum eðlis flugvélarinnar og þeirrar ráðagerðar að fljúga sjónflug á svæði sem ekki er undir flugumferðarstjórn féll flugið undir reglur um flug um loftrými auðkennt G samkvæmt flugmálaláttabók Íslands sem dómkvaddir matsmenn fjölluðu um en samkvæmt henni og með tilliti til þess hve hægfleyg vélin var voru lágmarksveðurskilyrði til flugs þau að lágmarksskyggni varð að vera þrjú kílómetrar og flugvélin laus við ský og flugmaðurinn að sjá til jarðar og fljúga í 150 metra hæð.

Fyrir liggur að stefndi hafði bar um það við rannsókn lögreglu að vera ekki kunnugt um hve mikið eldsneyti hefði verið sett á tanka vélarinnar en talið að fyllt hefði verið á alla tanka hennar og settir á milli 10 til 20 lítrar á aukatankinn svo unnt væri að lekaprófa hann. Sjónarvottur átti orðastað við C á meðan hann var að dæla eldsneyti á aukatankinn.

Sá bar um að eldsneytið hefði klárast á birgðatankinum sem verið var að dæla úr en C hefði ekki gert sér rellu út af því og haft á orði að þurfa ekki meira eldsneyti á leiðinni til Keflavíkurflugvallar. Ekki hefði staðið til að fylla á eldsneytistanka vélarinnar. Dómkvaddir matsmenn mátu þyngd flugvélarinnar með hliðsjón af eldsneytismagni, þyngd annars farms sem og þyngd stefnda og C, að flugvélin hefði verið um 50 pundum of þung, sem jafngildi 23 kílóum, áður en lagt var af stað. Heimiluð þyngd hafi verið 5.600 pund en vélin hafi verið 5.650 pund er hún var ræst á flugvellinum.

Stefndi B og C lögðu af stað frá Akureyrarflugvelli klukkan 14:01 og flugu sem leið lá inn í Hörgárdal þar sem stefnan var tekin á Öxnadalshéið með það fyrir augum að fljúga þar yfir í Norðurárdal í Skagafirði. Er komið var innarlega í Öxnadal var horfið frá þeirri ráðagerð vegna skýjafars og þess að stefndi sá úrkomumóðu. Vegna hættu á blöndungsísingu við slíkar aðstæður vildi stefndi ekki fljúga inn í móðuna þó það sæist í gegn eftir því sem fram kom fyrir dómi. Stefndi sneri þá við og flaug vélinni niður Öxnadal og freistaði þess að komast yfir Hörgárdalsheiði sem er inn af Hörgárdal. Einnig var horfið frá þeirri ráðagerð af sömu ástæðu, stefndi sá úrkomumóðu þar líka. Á leið út Hörgárdalinn töldu stefndi og C mögulegt að léttara væri yfir Barkárdal sem liggur norður úr Hörgárdal en ekki er þó hægt að horfa inn allan dalinn úr dalsmynninu þar sem sveigja er á dalnum til vesturs þannig að ekki sést inn í botn. Flogið var inn dalinn með það fyrir augum að fljúga yfir Héðinsskarð, sem er inn af dalnum, yfir í Héðinsdal og þaðan áfram niður í Hjaltadal. Er komið var áleiðis inn dalinn og sást inn í dalbotn var enn ákveðið að snúa við á sömu forsendu þar sem úrkoma var framundan. Samkvæmt því sem stefndi hefur greint frá urðu þeir varir við að hreyfill flugvélarinnar var að missa afl og hóf C aðgerðir til að vinna gegn blöndungsísingu sem þeir töldu vera ástæðuna fyrir aflmissinum. Hóf hann að nota blöndungshitara auk þess sem hann handdældi inn á hreyfillinn eldsneyti og freistaði þess að stilla bensínblönduna inn á hreyfillinn þannig að hann tæki við sér og næði afli á ný. Virtist hreyfillinn vera við það að ná afli aftur vegna þessara aðgerða og hökti nokkrum sinnum en gangtruflanir geta orðið, samkvæmt umfjöllun dómkvaddra matsmanna, er ís sem verið hefur í blöndungnum fer inn í brunarými hreyfilsins.

Innst í Barkárdalnum hefði stefndi verið að snúa vélinni við með því að beygja til vinstri er hann áttaði sig á því að flugvélin væri komin alveg niður undir jörðu og því óhjákvæmilegt að hún myndi brotlenda. Hefði hann þá rétt vélina af þannig að hún væri flöt í lendingu og beitt vélinni upp í vindinn til að draga sem mest úr hraða hennar í

lendingu. Stefndi B hefur borið á nokkuð misjafnan hátt um hve langur tími leið frá því að þeir urðu þess varir að hreyfill vélarinnar væri að missa afl þar til henni var nauðlent. Hann bar í fyrstu skýrslutöku hjá lögreglu um að þetta hafi verið fimm mínútum fyrr en í síðari skýrslum nefndi hann að þetta hefði verið einni til tveimur mínútum áður og fyrir dómi að þetta hefði verið nokkru áður án þess að nefna ákveðinn mínútufjölda. Stefndi hefur borið um að við þessum vanda hefði verið brugðist af yfirvegum.

Samkvæmt rannsókn lögreglu mun flugvélin hafa kom niður í jaðrinum á nokkuð stórgrýttri urð, sem af ljósmyndum að dæma er gömul skriða sem er nokkuð hærri en umhverfið í kring. Flugvélin virðist síðan hafa svifið upp á urðina þar sem hægra flotið undir henni hafi steytt á steini og flugvélin við það kastast til og vinstra flotið skolið niður og í kjölfarið vinstri vængurinn. Við það hafi kviknað í eldsneytinu sem var í vinstra vængtankinum. Flugvélin hafi svo farið fram af urðinni og staðnæmst nánast handan urðarinnar á kviðnum þar sem festingar beggja flotanna höfðu brotnað. Flugvélin mun hafa legið meira á vinstri hliðinni þannig að dyr flugmanns og úr farþegarými þeim megin vísuðu niður í urðina. Hægra megin við flugvélinna lá hægra flotið þétt upp við skrokkinn fremst.

Stefndi B hefur borið um að hafa vankast er vélin skall til jarðar en þegar hann rankaði við sér var C kominn úr sæti sínu aftur í farþegarýmið og hvatti stefnda til að fylgja sér við að koma sér út úr flugvélinni sem var farin að fyllast af reyk auk þess sem logar léku um hana. Stefndi komst yfir í sætið hægra megin og auðnaðist að brjóta sér leið út um rúðu í vélinni og var að freista þess að komast þar út er mikill eldur gaus upp sem leiddi til þess að hann skaðbrenndist en komst þó út úr vélinni brunninn á höndum og fótum. Strax í kjölfarið urðu miklar sprengingar og mikið eldhaf gaus upp. C komst ekki út og fórst í eldinum sem var svo mikill að bolur vélarinnar, sem var úr áli, eyddist nánast algjörlega.

Samkvæmt rannsókn lögreglu brotlenti flugvélin norðan megin í Barkárdalnum í 600 metra hæð yfir sjávarmáli og hafði þá flogið rúma 11 kílómetra inn eftir dalnum. Vélin átti þá ófarna 2 kílómetra inn í botn dalsins í um það bil 1.000 metra hæð yfir sjávarmáli og átti um það bil 3,3 kílómetra eftir upp í Héðinsskarð sem er í 1.200 metra hæð yfir sjávarmáli. Dalbotninn í Barkárdal hækkar smám saman yst í dalnum en mun skarpar eftir því sem innar dregur. Þannig er dalbotninn í 200 metra hæð yfir sjávarmáli í dalsmynninu og hækkar upp í 400 metra hæð yfir sjávarmáli á næstu 8,6 kílómetrum inn eftir dalnum en hækkar svo í 600 metra hæð yfir sjávarmáli, þar sem flugvélin fórst, á

næstu 2,6 kílómetrum. Þar fyrir ofan hækkar dalbotninn í 1000 metra á næstu 1,9 kílómetrum. Stefndi B hefur greint frá því að vélin fljúgi um eina sjómílu (enska: nautical mile) á mínútu þegar henni er flogið á 60 hnúta hraða sem stefndi bar um að hefði verið flughraðinn er vélinni var flogið um dalina þrjá, Hörgárdal, Öxnadal og Barkárdal.

Er farið var að óttast um afdrif flugvélarinnar, þegar hún skilaði sér ekki á leiðarenda á Keflavíkurflugvöll, var hafin leit úr lofti og á jörðu niðri sem meðal annarra þyrlur Landhelgisgæslunnar tóku þátt í. Á meðan beðið var komu þyrlanna var flugmaður hjá Norlandair á Akureyri beðinn að svipast um eftir flugvélinni. Flaug hann um þá dali sem stefndi hafði flogið og bæði yfir Öxnadalshéiði og Hörgárdalshéiði sem og inn Barkárdal án þess að verða var við flugvélarflakið. Það var síðan áhöfn þyrlu Landhelgisgæslunnar sem fann brotlendingarstaðinn klukkan 20:35 um kvöldið og stefnda B sem var þar hjá. Stefndi var fluttur með þyrlu Landhelgisgæslunnar á sjúkrahús á Akureyri og svo áfram til Reykjavíkur með sjúkraflugi enda alvarlega slasaður með mikil brunasár auk annarra áverka.

Lögregla rannsakaði tildrög flugslyssins ítarlega og eru rannsóknargögn lögreglu meðal framlagðra dómskjala. Auk þess að rannsaka vettvang og aðstæður í Barkárdal voru skýrslur teknar af sjónarvottum og stefnda B og vitni sem flaug leitarflug um fyrrnefnda dali og skörð. Þá var aflað upplýsinga um eldsneytistöku á Akureyrarflugvelli og tæknilegra upplýsinga um flugvélin, þar á meðal um burðargetu hennar, og möguleika á að snúa henni við í dalnum þar sem slysið átti sér stað. Einnig var aflað upplýsinga um veður og skýjafar frá Veðurstofu Íslands.

Lögregla lauk rannsókn málsins 25. júlí 2017 á þann hátt að ekki væri unnt að komast að ákveðinni niðurstöðu um orsakir þess að flugvélin fórst. Hvorki væri hægt að staðfesta né hrekja tilgátu stefnda B um að blöndungsísing hefði valdið gangtruflunum sem hefði valdið því að flugvélin missti hæð þar sem stór hluti af hreyfli vélarinnar hefi brunnið í slysinu en veðurskilyrði á slysstað hefðu sannarlega verið þannig að blöndungsísing gæti hafa myndast. Þá væri ekkert í gögnum lögreglu sem bentu til að þyngd flugvélarinnar eða veðuraðstæður hefðu átt þátt í slysinu eða mannlegir þættir hefðu valdið eins og til dæmis að flogið hefði verið of langt inn í dalinn án þess að gefa því gaum að hæð yfir jörðu og svigrúm til beygju minnkaði. Ekki væri þó hægt að útiloka þessa þætti né heldur að leggja þá til grundvallar sem líklegar orsakir eða meðorsakir.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa gaf út skýrslu um slysið 21. júní 2018.

Af hálfu stefnanda og þriggja barna hennar og C var stefnda Sjóvá-Almennum tryggingum hf. ritað bréf 17. nóvember 2018. Gerð var krafa af hálfu stefnanda um bætur vegna útfararkostnaðar, bóta vegna missis framfæranda og miskabóta auk þess sem hafðar voru uppi kröfur vegna miskabóta fyrir börn hins látna.

Með tölvuskeyti sem sent var 12. desember 2018 var bótakröfunum hafnað af stefnda, Sjóvá-Almennum tryggingum hf., með þeim rökum annars vegar að C hefði ekki verið tryggður samkvæmt váttryggingarskírteini þar sem flugváttrygging sú sem á reyndi tryggði annars vegar farþega um borð í vélinni og hins vegar þann flugmann sem tilgreindur væri í skírteininu, sem væri stefndi B. C hafi ekki verið farþegi þar sem hann hefði tekið þátt í flugi vélarinnar, meðal annars með því að annast um að setja eldsneyti á hana og eiga hlut að ákvörðunum um flugleið og með því að vinna að því að bræða blöndungsísing þegar talið var að slík ísing væri að valda því að flugvélin væri að missa kraft. Rannsóknarnefnd samgönguslysa hefði talið hann vera flugmann, sem ekki annaðist flugið (enska: PNF – pilot not flying), og þannig í raun áhafnarmeðlim. Af þessum sökum ætti stefnandi og börn hennar ekki rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu flugvélarinnar þar sem réttur þeirra væri leiddur af rétti C. Þá var því hafnað að stefndi B hefði gert sig sekan um gáleysi í aðdraganda slyssins.

Afstaða stefnda Sjóvá-Almennra trygginga hf. leiddi til málshöfðunar þessarar.

Undir rekstri málsins og þriggja annarra dómsmála sem höfðuð voru af þremur börnum hins látna og rekin eru samhliða þessu máli, var óskað eftir dómkvaðningu matsmanna. Fallist var á dómkvaðningu og voru tveir matsmenn dómkvaddir, annar verkfræðingur og hinn atvinnuflugmaður og menntaður verkfræðingur. Matsefnin sem beiðst var úrlausnar á voru sett fram í tíu liðum þar sem mismunandi margar spurningar gat að líta undir einstökum liðum, sem nánar verður vikið að.

Spurningu um hverjar væru sennilegustu orsakir slyssins var svarað á þann máta að líklegast hafi blöndungsísing sem átt hefði sér stað er flugvélin var staðsett í þröngum sjónflugsskilyrðum á erfiðum stað verið ein af meginorsökum slyssins. Litlu hafi síðan mátt muna að bæði flugmaður og farþegi kæmust út úr vélinni eftir brotlendingu en óheppileg staðsetning á þremur aðal eldsneytistönkum vélarinnar beint undir gólfi farþegarýmis, rétt fyrir ofan landingarbúnað, hefði átt þátt í að mikill eldur braust út fljótlega eftir brotlendinguna. Landingunni hafi greinilega verið stjórnað því flugvélin hafi lent nokkurn veginn lárétt. Engin bilun hafi fundist í þeim hlutum flaksins sem mögulegt hafi verið að skoða en þar sem kveikjuckerfi, eldsneytisdæla og blöndungur hafi

gereyðilagst sé ekki hægt að útiloka bilun í þessum búnaði sem hefði getað leitt til þess að hreyfill vélarinnar missti afl.

Spurningum er luttu að eldsneytismagni um borð í vélinni svöruðu matsmenn á þá leið að þeirra mat væri að flugvélin hefði líklega verið 23 kíló (50 pund) yfir leyfilegum þyngdarmörkum eftir hleðslu en nálægt hámarksþunga í flugtaki að teknu tilliti til eldsneytisnotkunar við uppkeyrslu hreyfils og akstur á flugvellinum. Er flugslysið hafi átt sér stað hafi vélin síðan verið um það bil 27 kílóum (60 pundum) undir leyfilegum þyngdarmörkum. Spurningum er luttu að virkni hreyfils flugvélarinnar með tilliti til eldsneytis svöruðu matsmenn á þann veg að engar vísbendingar væru um að ekki hefði verið allt í lagi með virknina almennt, með þeim fyrirvara að engum flugrita væri til að dreifa.

Úr því var leyst að matsmenn teldu flugvélinna hafa nægt flugþol til að fljúga til Kulusuk á Grænlandi, þangað sem förinni hafi væntanlega verið næst heitið frá Keflavíkurflugvelli, án þess að nýta aukaeldsneytistankinn sem komið hafði verið fyrir í vélinni.

Fjallað var mjög ítarlega um þyngd flugvélarinnar með tilliti til burðargetu og jafnvægis og áreiðanleika útreikninga stefnda B í þeim efnum. Komist var að þeirri niðurstöðu að áðurnefnd ofhleðsla hefði ekki verið orsakabáttur í flugslysinu. Klifurgeta hefði getað verið merkjanlega minni en talið að ofhleðsla hefði haft hverfandi áhrif á ofrishaða vélarinnar eða getu hennar til að snúa við innst í dalnum enda breyti jafnvel umtalsverð umframþyngd ofrishaða mjög lítið.

Fjallað var ítarlega um hæð yfir jörðu og beygjuradíus inn í Barkárdal og leyst úr fjölda spurninga í matsbeiðni þar að lútandi. Tekið var sérstaklega fram að flugvélin hefði verið sérstaklega útbúin með sérhönnuðum frambrúnum vængja til hægflugs og því mætti reikna með að unnt hefði verið að snúa henni við með mjög litlum radíus í beygjunni. Ekkert væri unnt að fullyrða um hver hæð yfir jörðu hefði verið þegar flogið hefði verið inn dalinn en sú hæð hefði væntanlega minnkað hratt undir lokin er flugvélin hélt ekki lengur hæð og landið undir henni hækkaði hratt. Reiknað var síðan með þekktri stærðfræðiformúlu hver beygjuradíus væri miðað við mismunandi halla á vélinni og mismunandi flughraða og komist að þeirri niðurstöðu að vel mætti snúa við í dalnum ef að minnsta kosti 300 metrar væru milli fjallshlíða og jafnvel mögulegt niður undir 200 metra. Þess var sérstaklega getið að stærðfræðiformúlan gerði ekki ráð fyrir fyrrnefndri breytingu á vængjum flugvélarinnar sem fæli í sér að mögulegt kynni að vera að minnka

beygjuradísinn enn frekar. Því var einnig svarað fyrir dómi að með formúlunni væri ekki gert sérstaklega ráð fyrir veðri eða loftþrýstingi. Á hvaða hraða flugvélin hafi verið er slysið átti sér stað væri ekki unnt að fullyrða en hún virðist hafa verið á hraða vel yfir ofrishaða og á nægum hraða sem hafi verið innan eðlilegra marka til að flugvélin léti að stjórn í landingunni. Orðuðu matsmennirnir það svo að landingin „hafi verið stjórnúð“ en í því mun felast að landingin hafi verið fyrirsjáanleg og ekki um of skyndileg. Það að landingin hafi verið stjórnúð og vélinni þar af leiðandi ávallt flogið yfir ofrishaða felur í sér að fallhraði vélarinnar hafi verið eins og um venjulega landingu hafi verið að ræða sem lágmarkaði skaðann. Matsmenn töldu að miðað við reynslu stefnda B væri engin ástæða til að ætla annað en að hann hefði þorað, kunnað og getað beitt flugvélinni eins og þyrfti til að snúa henni við innst í Barkárdal. Ekkert bendi til þess að það hefði ekki verið hægt en ef hreyfill flugvélarinnar hefði einungis gengið á takmörkuðu afli þá hefði ekki verið vænlegt að taka tiltölulega krappa beygju í takmarkaðri hæð ef hætta væri á að hreyfillinn hætti að skila afli á sama tíma. Því kynni að vera eðlilegra að lenda vélinni beint fram og undir fullri stjórn. Ef hreyfillinn hafi einungis skilað hluta af fullu afli og flugvélin verið farin að missa hæð þá missi hún einnig áfram hæð þegar beygt er og þá aukist fallhraðinn samsvarandi beygjuhallanum. Afl hreyfilsins við þessar aðstæður skipti í sjálfu sér ekki máli ef vélinni er leyft að lækka flugið í beygju. Það ræður því á hinn bóginn hve mikið flugvélin lækkar flugið á meðan beygt er. Áréttað var að í þessu tilviki væri ekkert sem benti til þess að vélin hafi ofrishið þar sem hún hefði þá komið brattar niður og að minnsta kosti hálfstjórnlaust.

Hvað klifurafkastagetu flugvélarinnar snerti var fjallað um að flugvélar af þessu tagi klífi umtalsvert hægar en flestar vélar af svipaðri stærð og ekkert lægi fyrir um bilanir í hreyflinum. Ekkert væri hægt að fullyrða um afkastagetuna þar sem enginn flugriti hefði verið í vélinni og stór hluti af hreyflinum hafi brunnið.

Fjallað var um að veður hafi verið skýjað að mestu og frekar þungbúið. Þá hafi verið hægur norðlægur vindur. Mátu matsmenn það svo að ekki hefði verið ófært fyrir sjónflug með tilliti til reglna þar að lútandi sem gildi á svæðum eins og stefndi B flaug um á slysdegi og áður er reifað. Lágmarksskyggni þurfti að vera þrír kílómetrar og flugvélin að vera laus við ský og sjást til jarðar og flughæð í það minnsta 150 metrar yfir jörðu (500 fet). Niðurstöðu sína byggðu matsmenn á fyrirbyggjandi gögnum, ljósmyndum úr vefmyndavélum og frásögnum sjónarvotta. Jafnframt var tekið fram að engan undirbúning þyrfti til að breyta út frá flugáætlun þar sem ekki var flogið í stjórnúðu

loftrými. Við þær aðstæður væri flugmanni algerlega frjálst að velja sér flugleið í óstjórnðu sjónflugi. Fyrir dómi var áréttað að textaspá Veðurstofu Íslands, þar sem sagt var að ófært væri til sjónflugs norðan- og austanlands 9. ágúst 2015, fæli í sér upplýsingar sem litið væri til en til þess þyrfti að horfa að veðurmælingar á Akureyri, Sauðanesvita og Sauðárkróki veittu takmarkaðar upplýsingar um skýjafar yfir Tröllaskaga. Því væri við flug einnig horft til annarra aðgengilegra upplýsinga, svo sem vefmyndavéla Vegagerðarinnar.

Matsmenn fjölluðu ítarlega um svonefndan blöndungsís, hvernig hann myndast og við hvaða aðstæður og hvernig brugðist væri við honum. Tekið var fram að hreyfill þessarar flugvéartegundar væri ekki verri en aðrir hreyflar með tilliti til blöndungsíss samkvæmt þeim upplýsingum sem matsmenn öfluðu sér en slíkur ís gæti myndast og þá tæki það nokkra stund að bræða hann auk þess sem gangtruflana gæti orðið vart þegar ísinn bráðni og fari inn í brunarými hreyfilsins. Vegna aðstæðna á Íslandi væri alltaf hætt á að blöndungsís myndaðist þar sem hiti væri hér jafnaði á milli 0 til 12 gráður og rakastig að jafnaði hátt. Við þær aðstæður sem voru á slysdegi var talið að blöndungsís hefði getað myndast og hann hefði getað haft áhrif á að vélin brotlenti. Hve mikil þau áhrif voru ráðist af því hve langur tími hafi gefist til að losna við ísinn hafi hann verið verulegur og hvar flugvélin hafi verið stödd á þeim tíma. Ekki væri hægt að fullyrða að blöndungsís hefði myndast er slysið átti sér stað en það væri á hinn bóginn mjög líklegt. Það að flogið sé rólega og á frekar takmörkuðu afli auki jafnvel enn líkurnar á að slíkur ís myndist. Þess var sérstaklega getið að það sem flugmaður hafi til að spá fyrir um blöndungsísiu sé samkvæmt handbók vélarinnar „inlet temp“ eins og það er orðað af matsmönnum. Mun þar vera vísað til þess að hitamælir var í mælaborði flugvélarinnar sem sýndi hitastig eldsneytisblöndu í blöndungi (enska: Carburetor Mixture Temperature). Því má bæta við að samkvæmt handbók flugvélarinnar mun hitabilið frá -2 til rétt undir +1 gráðu hafa verið merkt með gulu og grænt svæði merkt á mælinum að +3 gráðum. Í handbók vélarinnar er talað um að stilla blöndungshitara þannig að hitastig í blöndungi haldist á græna svæðinu. Enn fremur er tilgreint í handbók flugvélarinnar að ef flogið er í aðstæðum þar sem líkur eru á blöndungsís séu það góðir starfshættir flugmanns að virkja blöndungshitara í eina eða tvær mínútur á hverjum þrjátíu mínútum. (Enska: Under these conditions it is a good practice to apply carburetor heat for one or two minutes every half hour during the flight in order to preclude the possibility of icing).

Í matsgerð er fjallað um að þess sé hvergi krafist í reglum að tveir flugmenn séu í einkaflugi og því hvergi kveðið á um verklag og verkaskiptingu þegar tveir flugmenn eru um borð í einkaflugi. Þá var farið yfir að þótt grunnmælum hefði verið komið fyrir hægra megin í flugvélinni og stýrum fyrir hæðar- og hallastýri og bremsum fyrir akstur á jörðu þá væru eldsneytismælar og eldsneytisstjórn alfarið á hendi flugstjóra sem sæti vinstra megin. Sá sem sæti í hægra sætinu gæti stýrt vélinni en ekki stjórnað henni að öðru leyti því stjórnrofar væru aðeins aðgengilegir og vel sýnilegir úr flugstjórasetinu vinstra megin. Þá væri ótvírætt að einungis einn væri við stjórn flugvélar hverju sinni og ekkert sem kallaði á að annar flugmaður sæti hægra megin auk þess sem hætt væri að nota hugtakið „Pilot not flying, PNF“ í flugmáli en þess í stað notað „pilot monitoring“ sem feli í sér skilgreiningu á verkaskiptingu milli flugmanna samkvæmt skilgreindu verklagi. Samkvæmt lögum og reglum og tegundarskírteini flugvélarinnar væru hún hönnuð fyrir einn flugmann og bara gert ráð fyrir honum, sá sem sitji við hlið hans væri því skilgreindur sem farþegi óháð því hvort hann hefði réttindi sem flugmaður eða ekki. Þessi niðurstaða var áréttuð af hálfu matsmanna í framburði fyrir dómi með vísan til upphafsorða handbókar flugvélarinnar þar sem það væri beinlínis tekið fram að um flugvél fyrir einn flugmann væri að ræða. Því sé ekki hægt að tala um „PNF“ þegar um vél sem þessa sé að ræða.

Við aðalmeðferð málsins gaf stefndi, B, aðilaskýrslu og sem vitni D og E, dómkvaddir matsmenn, F, G, H, I og J.

Málsástæður stefnanda

Byggt er á því að stefndi B beri skaðabótaábyrgð samkvæmt sakarreglu á flugslysinu í Barkárdal 9. ágúst 2015 og stefndi Sjóvá-Almennar tryggingar hf. á grundvelli lögboðinnar ábyrgðartryggingar vegna flugvélarinnar, sbr. 1. mgr. 44. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga. Vísað er til 1. mgr. 19. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála varðandi samlagsaðild stefndu.

Á því er byggt að beita eigi ströngu sakarmati hvað stefnda B snerti, svonefndri sérfræðiábyrgð, í ljósi mikillar reynslu hans en hann sem flugmaður hafi borið ábyrgð á öryggi flugvélarinnar er flugið var hafið í samræmi við grein 1.2 í viðauka I við reglugerð nr. 694/2010 um almannaflug. Ekki sé síðan um það deilt að orsök andláts eiginmanns stefnanda hafi verið flugslysið, einungis er deilt um sök stefnda B og umfang ábyrgðartryggingar flugvélarinnar með tilliti til stöðu eiginmanns stefnanda á slysdegi.

Á því er byggt að stefndi B hafi flogið flugvélinni í aðdraganda slyssins í sjónflugi þótt ófært hafi verið til sjónflugs umræddan dag á því svæði sem hann flaug um samkvæmt veðurlýsingu Veðurstofu Íslands. Þá liggja það fyrir sem staðreynd að flugvélina hafi verið ofhlaðin sem hafi valdið því að afkastageta hennar hafi verið talsvert skert en stefndi hafi sjálfur framkvæmt þyngdar- og jafnvægisútreikninga fyrir flugtak. Hann hafi því verið meðvitaður um að brjóta reglurnar áður en lagt hafi verið af stað í flugið óháð því hvort hann gerði sér grein fyrir afleiðingum þess. Þá hafi hann haft val um aðra og öruggari leið, með því að fljúga út fyrir Tröllaskaga, sem hann hafi kosið að velja ekki. Stefndi B hafi sýnt af sér endurtekið gáleysi bæði við undirbúning flugferðarinnar og við flugið sjálft sem hafi valdið slysinu eins og rannsóknarnefnd samgönguslysa hafi ályktað um. Rannsóknarnefndin hafi jafnframt ályktað um að vélina hefði einungis haft 60% af þeirri getu sem eðlilegt hefði getað talist að hún hefði til hækkunar og á því hefði stefndi B átt að átta sig og bregðast við með því til dæmis að lenda að nýju og kanna hvað væri að. Hann hefði flogið inn í Öxnadal, Hörgárdal og Barkárdal til að freista þess að fljúga þar yfir þrátt fyrir að ófært væri til sjónflugs og hann hefði ítrekað snúið við þar sem ekki hafi sést yfir en jafnframt borið um það að hann hafi ekki verið viss um það í hve mikilli hæð flugvélinni hefði verið flogið inn í Barkárdal sem sé að mati stefnanda verulegt og alvarlegt gáleysi. Inn í þann dal hefði stefndi jafnframt flogið í andstöðu við flugáætlun og ákveðið það í skyndingu.

Hvað þyngd vélarinnar áhræri liggja fyrir að flugvélina hafi verið ofhlaðin með því eldsneytismagni sem hefði verið í tönkum vélarinnar, þar með talið aukatanki, samkvæmt niðurstöðu rannsóknarnefndar samgönguslysa og á því stórfellda gáleysi þar stefndi B ábyrgð óháð því hvort C hafi dælt á tanka vélarinnar. Framburður stefnda um að honum hafi verið ókunnugt um það magn sem C dældi á vélina hafi jafnframt falið í sér stórfellt gáleysi þar sem jafnvægis- og þyngdarútreikningar hans hafi við þær aðstæður ekki getað verið réttir, í andstöðu við grein 2.21.3 í viðauka I við reglugerð nr. 694/2010 um almannaflug. Hann sem flugmaður þar ábyrgð á því að ganga úr skugga um eldsneytismagnið. Afrit útreikninganna var að auki ekki skilið eftir sem fól einnig í sér gáleysi af hálfu stefnda þar sem ekkert liggur fyrir um útreikningana þar sem þeir brunnu í flugvélinni. Með þessari framgöngu hafi stefndi B brotið gegn grein 2.21.1 í viðaukanum með fyrrnefndri reglugerð. Að auki hafi stefndi B brotið gegn grein 2.4 viðaukans með því að hafa tengdan aukatank um borð í vélinni sem ekki hafði verið sótt um sérstakt leyfi bandarískra flugmálayfirvalda til að hafa um borð. Slíks leyfis hefði

verið aflað árið 2008 er vélin flaug til Íslands og þá með hækkaðri þyngdarheimild upp í 5907 pund en engu slíku var til að dreifa við þetta flug.

Á því er byggt að nánast ómögulegt hafi verið að snúa flugvélinni við innst í Barkárdal svo þung sem hún var þannig að það afl hreyfilsins sem var tiltækt væri ekki nægjanlegt. Það hafi stefnda mátt vera ljóst sökum reynslu sinnar og þekkingar á staðháttum þar sem hann hefði oft flogið þarna um áður og svo sérstaklega í ljósi veðurfars sem hafi verið ófært til sjónflugs. Það hafi þannig verið stórkostlegt gáleysi að fljúga jafn langt inn dalinn og jafn lágt og raun ber vitni.

Af hálfu stefnanda er dregið í efa að blöndungsísing hafi leitt til brotlendingar flugvélarinnar. Sennilegra sé að vélin hafi ekki haft nægt afl til að taka þá kröppu beygju sem nauðsynleg var innst í dalnum vegna ofhleðslu. Jafnvel þótt um blöndungsísingu hafi verið að ræða hafi brotlendingin verið á ábyrgð stefnda vegna þeirrar ákvörðunar hans að fljúga inn í dalinn í svo ótryggum veðuraðstæðum sem voru þennan dag enda ófært til sjónflugs samkvæmt Veðurstofunni.

Það hafi verið niðurstaða rannsóknarnefndar samgönguslysa að mannlegir þættir (enska: human factors) sem hafi falið í sér gáleysi hafi verið orsakaþættir slyssins og valdið því. Áréttað sé að flugstjóri beri ábyrgð á öryggi allra manna um borð í flugvél sem og flugvélinni sjálfri allt þar til hún nemur staðar að loknu flugi, samanber grein 1.2 í I. viðauka reglugerðar um almannaflug nr. 694/2010.

Samkvæmt skilmálum ábyrgðartryggingar flugvélarinnar, sem var í gildi hjá stefnda Sjóvá-Almennum tryggingum hf., tók hún meðal annars til tjóns á farþegum, sbr. g-lið 3. gr. reglugerðar nr. 78/2006 um skylduvátryggingar vegna loftferða. Viðbáru stefnda Sjóvá-Almennra trygginga hf. um að C hafi ekki verið farþegi er eindregið mótmælt. Áréttað er að sá sem situr í flugvél og er ekki við stjórn hennar sé farþegi. Fyrir liggja samkvæmt handbók vélarinnar að vélin væri fyrir einn flugmann. Tjónþoli hafi ekki fallið undir skilgreiningu þá sem nefnd hafi verið af rannsóknarnefnd samgönguslysa sem PNF (enska: Pilot not flying), þetta hugtak sé ekki til í váttryggingaskilmálum. Flugvélin hafi verið útbúin fyrir einn flugmann og það geti ekki átt við rök að styðjast að tjónþoli hafi verið „ekki neitt“ í skilningi skilmálanna. C hafi ekki haft neitt afmarkað hlutverk við flugið og það hefði ekki verið unnið í samvinnu stefnda B og hans. Engu breyti í þessum efnum þótt hann hafi verið menntaður flugmaður og því sé mótmælt sem ósönnuðu að C hafi tekið þátt í undirbúningi flugsins og framkvæmd þess. Raunar breyti

engu þótt hann hefði staðið að undirbúningi flugsins enda liggi fyrir að stefndi B hafi flogið vélinni í umrætt sinn.

Aðalkrafa stefnanda er í fyrsta lagi um bætur vegna útfararkostnaðar í samræmi við 1. mgr. 12. gr. skaðabótalaga. Sú krafa styðst í fyrsta lagi við reikning útfararstofu að fjárhæð 393.893 krónur, í annan stað við yfirlit stefnanda yfir útfararkostnað, samtals 6.870,66 kanadíska dollara sem jafngilda 647.010 krónum miðað við skráð gengi 18. júní 2019. Þar sem ekki liggi fyrir yfirlit yfir allan þann kostnað sem til hafi fallið sé krafist bóta að fjárhæð 2.000.000 króna í hæfilegan útfararkostnað í skilningi 1. mgr. 12. gr.

Í annan stað er krafist bóta fyrir missi framfæranda í samræmi við 13. gr. skaðabótalaga. Krafan er byggð á áætlun um árstekjur C að fjárhæð 120.040 bandarískra dollara þar sem svo virðist sem árstekjur síðustu þriggja ára fyrir slys hafi verið teknar saman sem 360.120,59 bandarískra dollara við útreikning líftryggingar sem greidd hafi verið af þeim atvinnurekanda sem C starfaði hjá. Þriðjungur þeirrar fjárhæðar séu fyrrnefndir 120.040 bandaríkjadalir sem jafngildi 15.174.256 krónum miðað við gengið 19. júní 2019.

Í þriðja lagi er krafist miskabóta á grundvelli 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga vegna stórfellds gáleysis stefnda B að fjárhæð 10.000.000 króna.

Til vara er þess krafist að skaðabótaskylda stefndu gagnvart stefnanda verði viðurkennd in solidum á grundvelli þeirra málsástæðna sem þegar hafa verið raktar.

Málsástæður stefnda B

Um málsatvik er sérstaklega áréttað að stefndi hafi látið koma aukatankinum fyrir í því skyni að skila honum en hann átti tankinn ekki en hann hefði verið í vélinni þegar henni var flogið hingað til lands árið 2008.

Því er sérstaklega mótmælt að skýrsla rannsóknarnefndar samgönguslysa sé lögð fram og hagnýtt í málinu. Í ljósi 5. mgr. 4. gr. laga nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa sé óheimilt að nota skýrsluna sem sönnunargagn og til að ákvarða sök eins og skýrt komi fram á forsíðu skýrslunnar.

Það að leggja skýrslu sem þessa fram stríði gegn hlutverki rannsóknarnefndarinnar samkvæmt 2. mgr. 1. gr. laga um rannsókn samgönguslysa enda felist í því að leiða fram mögulegar orsakir samgönguslysa en ekki að slá föstu óvefengjanlegum orsökum slysa. Er enda skýrslan gagnslaus sem sönnunargagn þar sem ekki er að lögum heimilt að leiða fyrir dóm þá sérfræðinga sem unnu að gerð skýrslunnar eða sátu í rannsóknarnefndinni

og inna þá svara um niðurstöður sínar. Þá sé réttur þess sem kvaddur er fyrir nefndina til að skorast undan skýrslugjöf afar takmarkaður og hægt að knýja á um að skýrsla sé gefin fyrir nefndinni að viðlagðri refsingu sem leiðir til þess að framlagning skýrslunnar fæli í sér gróft réttarfarsbrot gegn stefnda og brot gegn stjórnarskrá Íslands um réttláta málsmeðferð.

Á það er bent af hálfu stefnda að stefna málsins sé að stórum hluta bein þýðing á skýrslu rannsóknarnefndarinnar sem þannig felur í sér beina notkun skýrslunnar sem er jafnframt eina forsenda stefnunnar. Umfjöllun um gáleysi stefnda sé þannig að hluta bein þýðing og að hluta endursögn á upplýsingum og niðurstöðu skýrslunnar sem dómskjals sem að lögum má ekki nota í dómsmáli né hagnýta til að ákvarða sök. Væri þessari skýrslu ekki til að dreifa væri málatilbúnaður stefnanda í raun enginn.

Þar sem afdráttarlaust bann liggur við notkun skýrslunnar lögum samkvæmt og stefnan ekkert annað en þýðing á hluta hennar er málatilbúnaður stefnanda vanreifaður í andstöðu við d-lið 1. mgr. 80. gr. laga um meðferð einkamála. Vakin er af þessu tilefni athygli á að ástæða kunni að vera til að vísa málinu frá dómi án kröfu af þessum sökum.

Efnislega er því síðan mótmælt að sök stefnda verði rökstudd með vísan til skýrslu rannsóknarnefndar samgönguslysa. Því er sérstaklega mótmælt að beinlínis sé tekið fram í skýrslunni að orsakavaldur slyssins hafi verið mannlegir þættir og gáleysi stefnda. Slíkum fullyrðingum er mótmælt sem algerlega ósönnuðum og að ekki verði á þeim byggt vegna 5. mgr. 4. gr. laga um rannsókn samgönguslysa er kveði á um að það sé ekki hlutverk nefndarinnar að ákveða sök. Að auki sé hvergi vikið að því berum orðum að gáleysi stefnda B hafi verið orsök slyssins.

Hvað dómkröfu stefnanda snertir er gerð athugasemd við að stefndi eigi erfitt með að átta sig á hvernig kröfufjárhæðin sé til komin og hvernig draga meg þá ályktun af greiðslum sem stefnandi fékk að um hafi verið að ræða árslaun C. Á það sé bent að þar sem engin gögn hafi verið lögð fram því til staðfestingar að um sé að ræða árslaun C verði að horfa til þess hvort ekki er tilefni til að vísa málinu frá dómi án kröfu.

Sýknukröfu sína byggir stefndi á að hann hafi í engu sýnt af sér saknæma eða ólögmæta háttsemi er hann flaug flugvélinni De Havilland DCH-2 Beaver ásamt flugmanninum C.

Öll ákvarðanatöku frá því að flugvélin var undirbúin þar til hún nauðlenti hafi verið tekin sameiginlega af honum og C sem hafi verið þrautreyndur flugmaður sem í raun mátti líta á sem sérfræðing í að fljúga þessari tegund flugvéla. Það sé rangt sem stefnandi

byggi á að stefndi hafi tekið allar ákvarðarnir þar að lútandi einn. Þá er byggt á því að öll ákvarðanatöku í fluginu hafi verið samkvæmt reglum, sbr. reglugerð nr. 770/2010 um flugreglur, sbr. og reglugerð nr. 694/2010 um almannaflug flugvéla. Á því sé byggt að flugvélin hafi verið tveggja stýra flugvél, búin stjórnækjum fyrir tvo flugmenn eins og fyrirliggjandi ljósmyndir beri með sér.

Hvað aðdraganda flugsins snertir er á því byggt að það hafi verið ákvörðun C að fljúga vélinni til Keflavíkurflugvallar 9. ágúst 2015, hann hafi valið þennan tiltekna dag. Því er mótmælt sem röngu að ákvörðun um brottfarardag hafi verið tekin í tímaþröng vegna afhendingar vélarinnar til væntanlegs kaupanda. Það hafi ekki verið komin á kaup um vélina og því ekkert sem styðji ósannaðar staðhæfingar stefnanda í þessum efnunum.

Þá er á því byggt að við undirbúning flugferðarinnar hafi stefndi gætt að öllum reglum, sbr. 28. gr. e í lögum nr. 60/1998 um loftferðir. Farið hafi verið vel yfir vélina af flugvirkja með tilliti til væntanlegrar langferðar. Vélin hafi einnig verið með fulla skoðun og lofthæf þegar hún hóf sig á loft 9. ágúst 2015. Þá hafi flugmenn flugvélarinnar uppfyllt öll skilyrði í undirbúningi flugferðarinnar. Þeir hafi gert flugáætlun, tekið ákvörðun um flugdag og sammælt um að skipta með sér verkum.

Á því er byggt að stefndi hafi ásamt C kynnt sér allar veðurupplýsingar vegna fyrirhugaðs flugs í samræmi við skyldu þar að lútandi. Í Metar skeyti og Taf skeyti Veðurstofu Íslands, sem stuðst hafi verið við, hafi ekkert komið fram sem gaf stefnda til kynna að sjónflugsskilyrði væru ekki fyrir hendi. Textaspá Veðurstofunnar verði ekki lögð til grundvallar, hún sé almenns eðlis og gildi um komandi klukkustundir en byggi ekki á raungögnum um veður enda staðfesti veðurgögn Veðurstofunnar að textaspáin var röng. Byggt er á að raunveruleg veðurskilyrði þennan dag hefðu verið vel innan þeirra marka að fljúga mætti sjónflug en þetta hafi einnig komið fram á vefmyndavélum Vegagerðarinnar sem þeir C hafi skoðað.

Á því er byggt að allt flugið hafi verið í samræmi við sjónflugsreglur þar á meðal að því leyti að heimilt er að fljúga hvert þangað sem flugmenn vilja að því tilskildu að skyggni sé þannig að þeim sé slíkt kleift. Því sé sérstaklega mótmælt að stefndi hafi sýnt af sér gáleysi með því að fljúga inn í Öxnadal, Hörgárdalsmynni og Barkárdal í þeim veðurskilyrðum sem voru fyrir hendi. Þau hafi verið góð en flugmennirnir hafi í þrígang tekið ákvörðun um að fljúga ekki úr þeim veðurskilyrðum heldur hætta við þar sem þeim þóttu skilyrðin ekki nógu góð. Þeir hafi flogið inn í Barkárdal í góðri hæð og góðum sjónflugsskilyrðum. Þegar þeir sáu að aðstæður til að fara upp úr dalnum voru ekki nógu

góðar hafi þeir enn á ný tekið ákvörðun um að snúa við en þá hafi flugvélin misst afl. Málsástæðum um að skilyrði til sjónflugs hafi átt þátt í slysinu og röng ákvarðanatöka í því samhengi er þannig mótmælt sem haldlausum.

Þá hafi öllum reglum verið fylgt við þyngdarútreikninga flugvélarinnar, sbr. I. viðauka nr. 694/2010. Gengið hafi verið út frá því að tveir flugmenn yrðu um borð ásamt farangri, þar á meðal aukatankinum auk þess að eldsneyti yrði sett á tanka vélarinnar. Þannig hafi flugvélin verið innan leyfilegrar heildarþyngdar, fullyrðingar stefnanda um annað séu rangar og ósannaðar. C hefði sett eldsneyti á tanka vélarinnar og upplýst stefnda um það magn og stefndi staðreynt það með skoðun á mælum vélarinnar og byggt útreikninga sína á þeim upplýsingum. Fjarstæðukennt sé að byggja á því að jafnreyndur flugmaður og C hafi gefið stefnda rangar upplýsingar til að byggja þyngdarútreikninga á enda ekkert sem gefur til kynna að sú hafi verið raunin.

Stefndi áréttar í þessum efnum að lögreglurannsókn hafi bæði leitt í ljós að umframþyngd hafi ekki valdið flugslysinu né að eldsneytið sem sett var á flugvélinna hafi leitt til þess að hún væri of þung. Skýrsla rannsóknarnefndar samgönguslysa verði ekki lögð til grundvallar í þessum efnum.

Þá er því mótmælt að stefndi hafi sýnt af sér gáleysi, hvað þá heldur stórfellt gáleysi er hann flaug inn í Barkárdal. Hann hafi bæði gætt að því að fljúga nógu hátt og hafa nægt svigrúm til að snúa við í dalnum. Slysið hafi enda ekki verið rakið til þessara þátta og því algerlega ósannað að rekja megi slysið til rangs mats á aðstæðum og hættum í Barkárdal.

Að mati stefnda er slysið að rekja til blöndungsísingar. Á því er byggt að þegar flugmennirnir hafi tekið ákvörðun um að snúa við hafi flugvélin orðið fyrir blöndungsísingu sem hafi leitt til þess að vélin missti afl. Við því hafi verið brugðist með því að setja á blöndungshitara sem hafi valdið því hún hafi misst örlítið afl. C hafi brugðist við því með því að handdæla eldsneyti með þar til gerðri dælu en handfang hennar er milli sæta flugmanna, sem eigi að stuðla að því að flugvélin fái nægt eldsneyti í slíkum aðstæðum. C hafi á sama tíma tryggt rétta eldsneytisblöndu inn á hreyfil flugvélarinnar. Þetta allt hafi valdið því að vélin missti afl í beygjunni og lækkaði flugið hratt. Því hafi flugmenn vélarinnar tekið sameiginlega ákvörðun um að besta kosturinn væri stjórnúð nauðlending í stað þess að fara niður í miðri beygju sem hefði verið verstí kosturinn.

Blöndungsísing sé eina sennilega skýringin enda slík ísing venjuleg og geti komið fyrir við ýmsar aðstæður, það þekki allir flugmenn. Stefndi mótmælir því að hann hafi sýnt af sér gáleysislega háttsemi með því að fljúga í aðstæðum sem líklegar eru til að flugvélar verði fyrir blöndungsísing. Alþekkt sé að vélar verði fyrir blöndungsísing og viðbrögð við því séu kennd flugmönnum. Reyndir flugmenn þekkja þetta vel og þekkja þau handtök sem beita þarf. Þeim hafi verið beitt þótt þau hefðu ekki skilað tilætluðum árangri. Það að vélin hafi orðið fyrir blöndungsísing verði ekki talið gáleysi af hálfu stefnda og að ekki hafi tekist í tæka tíð að losna undan þeirri ísing. Slíkt sé einungis óhapp sem stefndi geti ekki á nokkurn hátt talist ábyrgur fyrir.

Málsástæður stefnda Sjóvá-Almennra trygginga hf.

Byggt er á því að stefnandi hafi ekki sannað að bótaskyld tjón hafi átt sér stað sem bæta beri úr flugvátryggingu auk þess sem umfang meints tjóns hafi ekki verið sannað. Stefnandi hafi sönnunarbyrðina fyrir orsök og umfangi tjónsins samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttar.

Sýknukröfu sína styður stefndi við að C hafi verið flugmaður ásamt meðstefnda B í umrætt sinn og falli því utan vátryggingarverndarinnar. Þá verði andlát C ekki rakið til saknæmrar háttsemi meðstefnda auk þess sem ekki hafi verið sýnt fram á lagaskilyrði fyrir greiðslu bóta vegna missis framfæranda og miskabóta. Saknæma háttsemi þurfi að sanna til að reynt geti á ábyrgðartryggingu þá sem var í gildi vegna flugvélarinnar í samræmi við reglugerð nr. 75/2006 um skylduvátryggingar vegna loftferða, samanber reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins nr. 785/2004.

Í g-lið 3. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins nr. 785/2004 sé hugtakið farþegi skilgreint sem einstaklingur sem sé um borð í loftfari með samþykki flugrekanda eða umráðamanns loftfars, að undanskilinni flugáhöfn og þjónustu áhöfn sem eru á vakt. Samkvæmt 5. gr. vátryggingarskilmála stefnda, Sjóvá-Almennra trygginga hf. eru þeir flugmenn tryggðir sem félagið hafi samþykkt sem flugmenn og eru tilgreindir í vátryggingarskírteini. Í því skírteini hafi meðstefndi verið einn tilgreindur. Vátryggingin sem var í gildi tók þannig einvörðungu til farþega og meðstefnda sem flugmanns en aðrir flugmenn falli ekki undir vátryggingarverndina. C, sem flugmaður flugvélarinnar, féll þannig ekki undir vátryggingarvernd vátryggingarinnar.

Fyrir liggur að C, sem var ferjuflugmaður að atvinnu, var kominn til Íslands í þeim sérstaka tilgangi að fljúga vélinni til Bandaríkjanna. Fyrir liggur að hann tók fullan þátt

í undirbúningi flugsins og það hafi verið hann sem hafi ákveðið brottfarardag frá Akureyri, skoðað flugskilyrði með meðstefnda og annast um lestun vélarinnar og eldsneytistöku. Meðstefndi hafi ekki ætlað sér með í flugið vestur um haf en hafi ákveðið að fara fyrsta legginn, til Keflavíkurflugvallar, með C. Þannig hafi það æxlast að tveir reyndir flugmenn sem báðir þekktu vel til vélarinnar fóru í umrædda flugferð en hending hafi ráðið því að meðstefndi hafi sest vinstra megin inn í flugvélin og C hægra megin en vélin hafi verið búin stjórnækjum fyrir tvo flugmenn. Allar ákvarðanir fyrir flugið og á meðan á því stóð hafi verið teknar sameiginlega af þeim tveimur, meðal annars um að snúa við í Öxnadalnum og frá að hverfa í Hörgárdalnum og fljúga síðan inn í Barkárdal. Þeir hefðu svo staðið sameiginlega að aðgerðum til að bregðast við blöndungsísingu og þegar ekki varð við hana ráðið staðið saman að nauðlendingu vélarinnar.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa hafi ekki talið vafa á þessu hlutverki C þar sem um hann hefði verið fjallað sem flugmann sem ekki hefði verið að fljúga, eins og það var orðað, PNF eða pilot not flying. C var með vísan til þessa aldrei hlutlaus farþegi í fluginu heldur tók fullan þátt í því.

Með vísan til framangreinds ber því að sýkna stefna enda ótvírætt að einungis einn flugmaður naut váttryggingarverndar, meðstefndi.

Jafnvel þótt litið yrði svo á að C hefði ekki verið flugmaður í ferðinni heldur farþegi sé ljóst að meðstefndi hafi ekki sýnt af sér saknæma háttsemi sem er skilyrði þess að til greiðslu skaðabóta geti komið. Hann hafi enga slíka háttsemi sýnt af sér, hvorki í aðdraganda flugsins né meðan á því stóð.

Meðstefndi hafi staðið að undirbúningi með hefðbundnum hætti, meðal annars með því að kynna sér veðurspár. Ferðin hafi verið farin samkvæmt sjónflugsáætlun að fullu í samræmi við reglugerð nr. 770/2010 enda veðurskilyrði til sjónflugs vel innan þeirra marka sem reglugerðin áskilur en textaspá Veðurstofunnar er fjarri því eina gagnid sem nýta má við mat á veðurfari. Eins hafi þyngdarútreikningar verið í samræmi við 1. viðauka reglugerðar 694/2010.

Ítarleg lögreglurannsókn vegna slyssins hafi farið fram og þar hafi verið komist að þeirri niðurstöðu að þyngd flugvélarinnar að meðtöldu eldsneyti hafi ekki verið orsakabáttur í slysinu. Af hálfu stefnda er vakin athygli á að veruleg skekkja sé í þyngdarútreikningum rannsóknarnefndar samgönguslysa, forsendur séu rangar og verulega ofmetnar og því ekki á þeim byggjandi. Þá hafi allar ákvarðanir í fluginu sjálfu verið teknar í samræmi við það sem góðir og gegnir flugmenn hefðu gert við þær

aðstæður. Hvorki við ákvarðanir um flugleið né mat á aðstæðum fólst nokkurt gáleysi. Þannig hafi ítrekað verið ákveðið að fljúga ekki við önnur skilyrði en sjónflugsskilyrði og því í tvígang verið hætt við ráðgerða leið. Líka hafi verið búið að ákveða að snúa við í Barkárdalnum er vélin hafi misst afl. Meðstefndi og C brugðust við því af bestu þekkingu og getu en þrátt fyrir rétt viðbrögð flugmannanna varð ekki umflúið að nauðlenda vélinni með hinum örlagaríku afleiðingum.

Það að meðstefndi hafi verði þautreyndur flugmaður hefur á hinn bóginn ekki áhrif þannig að beita eigi strangara sakarmati. Sök hans ber að meta eftir þeim almenna mælikvarða sem leggja má á flugmenn með tilskilin réttindi auk þess sem einnig ber að horfa til þess að C var ekki síður þautreyndur flugmaður og þekkti gjörla til þeirrar tegundar flugvélar sem um ræddi.

Stefndi Sjóvá-Almennar tryggingar hf. byggir einnig á að ósannað sé að skilyrði til greiðslu miskabóta sé uppfyllt. Engin sönnun liggi fyrir um að meðstefndi hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi með hliðsjón af framanröktu en einnig með hliðsjón af því er þess krafist að stefndi verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda.

Í þessu sambandi er enn fremur vakin athygli á að aðalkrafa stefnanda er svo vanreifuð að vísa beri henni frá dómi ex officio. Verulega skorti á að krafan sé nægjanlega skýr og rökstudd til að hún uppfylli skilyrði 1. mgr. 80. gr. laga um meðferð einkamála.

Eins er krafist sýknu af varakröfu stefnanda á sama grundvelli og rakið hefur verið í umfjöllun um aðalkröfu stefnanda sem á við að breyttu breytanda og vísast þess til stuðnings til sýknukröfu stefnda.

Verði ekki fallist á sýknukröfu stefnda er til vara krafist verulegar lækkunar bóta. Horfa beri til þess að hámarksfjárhæð tryggingarinnar nemi 250.000 SDR þannig að stefndi verður ekki dæmdur til greiðslu hærri fjárhæðar. Þá er kröfu um útfararkostnað mótmælt að því marki sem hún styðst ekki við fullnægjandi gögn þannig að þann kröfulið beri í öllu falli að lækka. Kröfu um missi framfæranda er mótmælt þar sem óvíst, óskýrt og ósannað sé að hinn látni hafi verið framfærsluskyldur gagnvart stefnanda og skorað á stefnanda að leggja fram frekari gögn því til sönnunar. Eins er þeirri kröfu mótmælt þar sem ósannað sé hverjar tekjur hins látna hafi verið síðustu þrjú árin fyrir slysið. Krafan sé í þeim efnum bæði órökstudd og vanreifuð. Því beri að miða við 3. mgr. 7. gr. skaðabótalaga enda beri stefnandi sönnunarbyrði um að annað viðmið sé réttara og tekjur hins látna hefðu orðið aðrar og meiri. Fallið var hins vegar frá því í málflutningi að draga

beri frá greiðslur sem C hefði átt rétt á í samræmi við lagaákvæðið en krafa þar að lútandi var tíunduð í greinargerð. Kröfu um miskabætur í samræmi við 2. mgr. 26. er sérstaklega mótmælt þar sem það komi ekki til álita að slysið verði rakið til stórfellds gáleysis af hálfu meðstefnda með þeim rökum sem þegar hafa verið reifuð í tengslum við aðalkröfu. Loks er dráttarvöxtum frá fyrra tímamarki en dómsuppsögu mótmælt þar sem stefnandi hafi ekki lagt fram fullnægjandi gögn að baki kröfum sínum.

Niðurstaða

Málatilbúnaður stefnanda byggir í verulegum atriðum á rannsóknum, ályktunum og niðurstöðu rannsóknarnefndar samgönguslysa vegna flugslyssins í Barkárdal 9. ágúst 2015 sem birtast í skýrslu nefndarinnar sem gefin var út 21. júní 2018. Skýrslan sem er á ensku er meðal dómskjala ásamt íslenskri þýðingu. Stefndi B hefur vakið athygli á því að rök kunni að standa til að vísa málinu frá dómi með vísan til 4. mgr. 5. gr. laga nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa. Í lagaákvæðinu sé tekið fram að skýrslum rannsóknarnefndarinnar um rannsókn einstakra slysa og atvika skuli ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum og ekki skuli leitast við að skipta sök eða ábyrgð á þeim grundvelli. Málatilbúnaður stefnanda sé þrátt fyrir þetta bann að stórum hluta til endursögn á efni skýrslunnar.

Fyrir liggur í lögskýringargögnum frá því að lög nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa voru sett, að áhersla hefði verið lögð á það af hálfu löggjafans að markmið rannsóknar rannsóknarnefndar samgönguslysa væri að leiða í ljós orsakir samgönguslysa. Tilgangur rannsóknar væri ekki sá að benda á ólögmetar athafnir eða athafnaleysi, skipta sök eða ábyrgð, heldur eingöngu að leiða í ljós orsakir slysa með það að markmiði að koma í veg fyrir sams konar slys eða atvik og stuðla þannig að öryggi í samgöngum. Til þess að vinna að þessu markmiði og fá allar upplýsingar fram mætti ekki vera hætt á að þær yrðu notaðar gegn aðilum í dómsmálum. Í upphaflegu frumvarpi til laganna var bann við notkun skýrslanna takmarkað við sakamál með þeim rökum að það væri ekki í valdi löggjafans að takmarka vald dómstóla í einkamálum í þessum efnum með tilliti til meginreglu íslensks réttarfars um frjálst sönnunarmat dómara. Ákvæðinu var síðar breytt í meðförum þingsins með þeim rökum að nefnd meginregla um frjálst sönnunarmat, þætti ekki standa í vegi setningu sérákvæðis í þessum efnum. Nær þannig umfjöllun í lögskýringargögnum í þessu tilliti einnig til einkamála í samræmi við nefnda breytingu á 4. mgr. 5. gr. Fyrir liggur þannig að rík áhersla er lögð á það af hálfu

lögjafans að skýrslur rannsóknarnefndarinnar verði ekki notaðar sem sönnunargögn í dómsmálum.

Í samræmi við framangreint verður á það fallist með stefnda B að álit rannsóknarnefndarinnar um orsakir slyssins verði ekki lagt til grundvallar úrlausn um saknæmi háttsemi stefnda, sbr. 5. mgr. 4. gr. laga um rannsókn samgönguslysa. Álit rannsóknarnefndarinnar um orsakir slyssins og ályktanir um einstök atriði hafa því ekki þýðingu við úrlausn þessa dómsmáls. Í ljósi áðurnefndrar meginreglu íslensks réttar um frjálst mat dómara á sönnun er tilvitnað lagaákvæði á hinn bóginn því ekki til fyrirstöðu að litið sé til lýsingar rannsóknarnefndar samgönguslysa á málsatvikum að því marki sem sú lýsing samrýmis öðrum gögnum málsins um tildrög slyssins, svo og að litið sé til hlutrænna gagna sem nefndin kann að hafa aflað.

Í framangreindu ljósi og með tilliti til þess að ítarleg rannsóknargögn lögreglu liggja fyrir, sem og niðurstaða dómkvaddra matsmanna, er ekki tilefni til að vísa málinu frá án kröfu þótt að sönnu liggi skýrsla rannsóknarnefndar samgönguslysa málatilbúnaði stefnanda til grundvallar. Reyna mun á það við úrlausn málsins, að hvaða marki fallist verði á málsástæður stefnanda í máli þessu nú sem endranær eftir því sem þær styðjast við sönnunargögn málsins, þar með talda skýrslu rannsóknarnefndarinnar með þeim takmörkunum sem 5. mgr. 4. gr. laga um rannsókn samgönguslysa setur.

Í málinu er byggt á því af hálfu stefnanda að stefndi B hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi á margan hátt í aðdraganda flugslyssins. Meðal annars á þeirri forsendu að flugvélin hafi verið of þung vegna of mikils eldsneytis þar sem aukatankur sem var í vélinni hafi verið fylltur af eldsneyti. Þyngdar- og jafnvægisútreikningar hafi verið rangir og ófært hafi verið til sjónflugs þennan dag samkvæmt spá Veðurstofu Íslands en stefndi flogið af stað þrátt fyrir það. Þá hafi flugvélin verið komin svo innarlega í Barkárdalnum að vélin hefði ekki haft nægt afl miðað við þá ofþyngd sem hafi verið í henni til þess að snúa við inn í dalnum. Þá hefði stefndi í raun aldrei átt að fljúga inn svona þröngan dal þar sem veðurskilyrði vegna mikils loftraka og lágs hitastigs hefðu skapað dæmigerð skilyrði fyrir blöndungsísingu ef henni hafi verið til að dreifa sem orsök slyssins.

Eins og rakið hefur verið voru fengnir dómkvaddir matsmenn til að leysa úr nokkuð ítarlegum spurningum í málinu sem meðal annars lutu að þessum málsástæðum stefnanda. Niðurstöður þessarar matsgerðar eru raktar hér að framan en jafnframt liggja fyrir rannsóknargögn lögreglu og skýrsla rannsóknarnefndar samgönguslysa eins og áður gat.

Það er hlutverk dómsins að leggja mat á gildi þessara sönnunargagna, sbr. 1. mgr. 44. gr. laga um meðferð einkamála. Áður hefur verið fjallað um þýðingu skýrslu rannsóknarnefndar samgönguslysa en gögn lögreglu hafa fullt sönnunargildi svo langt sem þau ná. Við samanburð þessara gagna, rannsóknarganga lögreglu og skýrslu rannsóknarnefndar samgönguslysa annars vegar og niðurstöðu dómkvaddra matsmanna hins vegar, verður að horfa til þess að dómkvaddir matsmenn höfðu gögn lögreglu og rannsóknarnefndarinnar undir höndum og gátu því tekið afstöðu til þeirra í sinni vinnu en einnig verður að horfa til þess að dómstólar hafa talið sönnunargildi matsgerðar dómkvaddra matsmanna, sem ekki hefur verið hnekkt með öðrum gögnum, vega þungt, að því tilskildu að ekki hafi verið sýnt fram á galla á matsgerðinni.

Í málinu er ekkert fram komið um að ekki hafi verið gætt rétttra aðferða við mat hinna dómkvöddu matsmanna eða að niðurstaða þeirra byggist á röngum forsendum. Engar vísbendingar eru uppi í málinu um slík atriði. Þvert á móti sýnast niðurstöður matsmanna styðjast við ítarlegri gögn í þeim tilvikum sem skilur á milli niðurstöðu þeirra og rannsóknaraðila. Verður matsgerð þeirra þannig lögð til grundvallar við úrlausn málsins.

Í þessu ljósi verður byggt á þeirri niðurstöðu matsmanna við úrlausn málsins að flugvélin hafi hvorki verið of þung né jafnvægi hennar ranglega reiknað út. Matsmenn ályktuðu að þungi vélarinnar hefði verið lítillega umfram skráða heildarþyngd sem nam 23 kílóum (50 pundum) er hún var ræst á Akureyrarflugvelli, hún hefði verið komin undir hámarksþyngd í flugtaki vegna eldsneytisnotkunar á flugvellingum og töluvert undir hámarksþyngdina er hún brotlenti um það bil 45 mínútum síðar.

Hvorki sjónarvottur, sem ræddi við C er hann var að dæla eldsneyti á vélina, né flugvirki sá sem setti aukatankinn um borð í vélina og undirbjó hana að öðru leyti fyrir brottför komu til skýrslugjafar fyrir dóminum til að varpa frekara ljósi á málsatvik í tengslum við hleðslu flugvélarinnar. Það hefði þó staðið stefnanda sem bótakrefjanda nær að leiða þessa aðila fyrir dóm málstað sínum til sönnunar hvað þetta snertir. Því verður í ljósi niðurstöðu matsmanna hvorki lagt til grundvallar að stefndi B hafi sýnt af sér gáleysi er hreyfill vélarinnar var ræstur á flugvellingum með smávægilegan umfráþunga um borð í flugvélinni samkvæmt mati matsmanna né að orsakir flugslyssins verði raktar til afleysis vegna of mikillar þyngdar vélarinnar. Dómkvaddir matsmenn lögðu sérstaklega mat á það hvaða áhrif breytingar á vængjum flugvélarinnar hefðu á flugeiginleika flugvélarinnar sem höfðu þann tilgang að hún gæti flogið enn hægar en áður hefði verið, sem matsmenn mátu að leiddi til þess að enn minna rými þyrfti

til að snúa flugvélinni við í þröngum aðstæðum. Verður því ekki talið að stefndi B hafi brotið gegn 28. gr. e um loftferðir í þessum efnum né reglum sem settar eru á grundvelli þeirrar lagaheimildar.

Hvað veðurfar 9. ágúst 2015 varðar liggur fyrir að í svonefndri textaspá Veðurstofu Íslands fyrir flugveður þann dag var eftirfarandi bókað: *Sjónflugsskilyrði milli landshluta: Ófært N- og A-til, annars yfirleitt sæmileg*. Niðurstaða dómkvaddra matsmanna varð sú að ekki hefði verið ófært til sjónflugs og byggðist sú niðurstaða á tiltækum upplýsingum, þar á meðal myndum úr vefmyndavélum Vegagerðarinnar, og því að flogið var leitarflug yfir Öxnadalshéiði, Hörgárdalshéiði og Barkárdal síðdegis þennan dag án nokkurra vandkvæða. Þá byggðist niðurstaðan einnig á mati á aðstæðum með tilliti til sjónflugsreglna sem tóku til flugs stefnda eftir að inn í Hörgárdalinn var komið. Þar með var flugvélin komin inn á loftrýmissvæði sem auðkennt er með G þar sem flugumferð í sjónflugi er ekki undir stjórn flugumferðarstjórnar, eins og rakið var hér framfar í umfjöllun um niðurstöður dómkvaddra matsmanna. Matsmennirnir fjölluðu um að þar sem venjulegur farflugshraði flugvélarinnar var um það bil 100 til 110 hnútar þá væri nægjanlegt að lágmarksskyggni næmi þremur kílómetrum og flughæð næmi 500 fetum (152 metrum) og að flogið væri þannig að flugvél væri laus við ský og það sæist til jarðar.

Í ljósi þessarar niðurstöðu sem styðst við framburði sjónarvotta sem sáu til vélarinnar á flugi, bæði í Öxnadal og Hörgárdal og vitnis sem sinnti leitarflugi þennan sama dag, sýnist unnt að leggja til grundvallar að skortur á skyggni hafi ekki verið orsakavaldur flugslyssins. Það hvort Veðurstofan taldi ófært að fljúga yfir Tröllaskaga á þessum tíma er í raun málinu óviðkomandi þar sem stefndi B reyndi ekki að fljúga yfir heiðarnar heldur sneri ætíð við er hann taldi tvísýnt að komast klakklaust yfir. Flugið eins og stefndi framkvæmdi það braut þannig til dæmis ekki í bága við grein 2.6.1 í viðauka I með reglugerð nr. 694/2010 um almannaflyg. Stefndi hefur byggt á því að hann hafi einmitt verið að snúa við í þriðja sinn er flugslysið átti sér stað. Því liggur ekkert fyrir um að skyggni hafi haft áhrif á að slysið átti sér stað og því ósannað að stefndi hafi sýnt af sér gáleysi hvað þetta varðar.

Kemur þá til skoðunar það álitaefni hvort flugslysið hafi átt sér stað vegna þess að hreyfill flugvélarinnar hafi misst afl vegna blöndungsísingar og hvort stefndi B beri á því skaðabótaskylda ábyrgð.

Fyrir liggur ótvírætt að aðstæður til myndunar blöndungsísingar voru einkar óheppilegar 9. ágúst 2015. Veðuraðstæður í Barkárdal hafa verið áætlaðar út frá upplýsingum frá öðrum nálægum veðurathugunarstöðvum þar sem engin veðurathugun er í Barkárdal. Á þeim tíma sem slysið átti sér stað var hitastig 10 gráður á Akureyrarflugvelli og daggarmark 8 gráður. Almenn regla í veðurfræði sem flugmenn nema mun vera sú að hitastig lækki um 2 gráður við hverja 1000 feta hækkun. Slysastaðurinn var í tæplega 2000 feta hæð yfir sjávarmáli og því hefur verið ályktað að hitastigið þar hafi verið um 5 gráðum lægra en á Akureyrarflugvelli. Einnig hefur verið miðað við að hlutfall milli hitastigs og daggarmarks haldist óbreytt. Daggarmark hafi þannig verið 4 gráður.

Þegar svona lítil munur er á hitastigi og daggarmarki er ljóst að mikill raki er í lofti en þegar hitastig og daggarmark er jafnt er þoka eða mjög lágskýjað. Í minnisblaði Veðurstofu Íslands, sem liggur fyrir í málinu, er rakið að á nokkrum sjálfvirkum veðurstöðvum á Tröllaskaga hafi rakastigið verið 90-100%. Af því má álykta að rakastigið hafi einnig verið hátt í Barkárdal. Samkvæmt grafi frá breskum flugmálayfirvöldum sem oft mun vitnað til í flugkennslu, og getur að líta í matsgerð dómkvaddra matsmanna og í skýrslu rannsóknarnefndar samgönguslysa, var hita og rakastig þannig samtvinnað 9. ágúst 2015 að mikil hætta væri á blöndungsísingu óháð því hvernig hreyfli flugvélarinnar væri beitt.

Til þess að bregðast við vanda sem þessum er flugvélin búin blöndungshitara eins og aðrar flugvélar sem eru með hreyfil með stimplum (enska: piston engine). Blöndungshitarinn er ekki sjálfvirkur heldur virkjaður af flugmanni með stiglausum armi þar sem hægt er að velja frá KALT yfir í HEITT og hvaða stillingu sem er þar á milli þegar þörf krefur. Blöndungshitari er í raun loki sem gefur flugmanni kost á að velja hvort köldu lofti er veitt inn á hreyfil í gegnum loftsíu eða hvort notað er loft sem streymt hefur um utanvert pústkerfi hreyfilsins og hitnað þar með. Hve heitt loftið er ræðst af hita pústkerfisins sem aftur ræðst af því afli og styrk bensínblöndunnar sem veitt er inn á hreyfilinn sem flugmaðurinn stýrir einnig með sérstakri sveif (enska: Mixture Lever) sem stýrir hlutfalli eldsneytis og lofts sem fer inn á blöndunginn. Í mælaborði flugvélarinnar var hitamælir sem sýndi hitastig í blöndungi (enska: Carb. Mixture Temp.). Samkvæmt handbók flugvélarinnar er hitabil á hitamælinum frá -2 til rétt undir +1 gráðu merkt með gulu og svo taki við grænt svæði sem er merkt á mælinum að +3 gráðum. Í handbók vélarinnar er talað um að stilla blöndungshitara þannig að hitastig í blöndungi haldist á

græna svæðinu. Enn fremur er tilgreint í handbók flugvélarinnar að ef flogið er í aðstæðum þar sem líkur eru á blöndungsís séu það góðir starfshættir flugmanns að virkja blöndungshitara í eina eða tvær mínútur á hverjum þrjátíu mínútum. Það athugast að í íslenskri þýðingu á kafla úr handbók flugvélarinnar, sem er meðal dómskjala, kemur ranglega fram að unnt sé að nota blöndungshitara með sjálfvirkri stillingu, hið rétta er að blöndungshitara er alfarið handstýrt. Dóminum, sem skipaður er sérfróðum meðdómsmanni, er fært að þýða skjalið hvað þetta varðar sem og aðra hluta þess sem aðilar hafa ekki lagt fram í íslenskri þýðingu, sbr. 3. mgr. 10. gr. laga um meðferð einkamála.

Ekki mun ráðlegt að nota blöndungshitara of mikið þar sem of heitt loft hefur, af eðlisfræðilegum ástæðum, þær afleiðingar að það dregur úr afli vélarinnar á sama tíma og eldsneytisnotkun eykst umtalsvert, sem hefur meðal annars áhrif á hversu langdræg flugvél er eðli máls samkvæmt.

Í handbók flugvélarinnar er sérstaklega tekið fram að það þurfi miklu meiri hita til að bræða ísingu sem þegar hefur myndast í blöndungi heldur en að koma í veg fyrir að ísing myndist. Vikið er að þessu af hálfu dómkvaddra matsmanna að þegar ísing hefur myndast í blöndungi og söggrein geti það tekið nokkra stund að bræða hann. Þegar ísinn síðan bráðni geti það valdið gangtruflunum.

Í aðilaskýrslu stefnda B fyrir dómi mátti skilja að blöndungsísmyndun væri slíkt grundvallaratriði að það væri ætíð haft í huga í flugi. Í greinargerð stefnda var það orðað svo að slík ísing væri venjuleg og gæti komið við ýmsar aðstæður. Fyrir dómi bar stefndi um að þetta væri nánast það fyrsta sem kennt væri í flugkennslu. Þar sem við honum hefði blasað úrkomumóða bæði inn í Öxnadal og Hörgárdal hefði hann horfið frá þeim ráðagerðum að fara þar yfir heiðar einmitt vegna þessarar hættu á blöndungsísing. Stefndi hefur borið um að flugvélinni hafi verið flogið rólega enda tveir gamlir kallar á ferð sem ekkert lá á, eins og hann orðaði það. Aðspurður kvað hann að blöndungshitarinn hefði verið settur á af og til. Sérstaklega spurður sagðist stefndi ekki hafa verið að fylgjast með blöndungshitamælinum heldur bar um að hafa gert þetta sjálfvirk, sem væntanlega felur í sér að þetta hafi hann gert ósjálfrátt.

Stefndi bar um það að ákvörðun um að fljúga inn í Barkárdalinn hafi verið tekin þegar svo virtist sem þar væri léttara yfir. Stefndi setti raunar þann fyrirvara í þessu samhengi að í dalsmynninu sæist ekki í botn dalsins þar sem hné var á dalnum, eins og hann orðaði það. Þessi sveigja byrgir sýn inn dalinn þannig að fljúga þarf inn hálfan dalinn áður en

sést inn í botn og aðstæður til flugs áleiðis yfir skarð í áttina að Hjaltadal komi í ljós. Stefndi hefur borið um að hafa flogið norðan megin í dalnum, vel fyrir ofan miðjar hlíðar fjallanna, en nákvæmari flughæð liggur ekki fyrir. Sé sú frásögn lögð til grundvallar hefur stefndi flogið sjónflug í samræmi við reglur þar að lútandi, verið í 500 feta hæð, laus við ský og séð til jarðar. Þegar á hinn bóginn er horft til þess að stefndi hafði áður í tvígang þurft frá að hverfa, í Öxnadal og í Hörgárdal, sýnist það hafa verið í það minnsta umdeilanleg ákvörðun að hefja för inn Barkárdalinn. Alltént hefði þurft að gæta ýtrustu árvekni við slíkt flug þar sem stefnda voru ísingaraðstæður fullljósar enda hafði hann snúið við af þeim sökum í tvígang eftir því sem hann greindi frá fyrir dómi. Af framburði stefnda fyrir dómi verður enn fremur ekki séð að stefndi hafi metið hættuna á blöndungsísingu eftir réttum og viðurkenndum aðferðum, þar sem hann skilgreindi áhættuna í framburði sínum út frá sýnilegri úrkomumóðu. Raunin er hins vegar sú að það eru hitastig og daggarmörk sem miklu meira máli skipta þegar varast þarf ísingu af þessu tagi en úrkoma.

Ekki liggja fyrir haldbærar upplýsingar um hvað gerðist nákvæmlega á síðustu mínútum flugsins. Af framburði stefnda fyrir dómi mátti ráða að hann hefði verið búinn að halla flugvélinni í vinstri beygju í suður, til að fara þvert yfir dalinn og snúa við, þegar hann varð þess var að svo nærri jörðu var komið að nauðlending væri óhjákvæmileg. Hann hefði þá rétt vélinu af úr beygjunni til að lenda henni flatrí. Hvernig það gerðist að flugvélin var komin svona neðarlega liggja engin gögn eða frásögn fyrir um.

Stefndi hefur orðið nokkuð margsaga um það á hvaða augnabliki hann hafi orðið var við að hreyfill flugvélarinnar væri búinn að missa afl vegna blöndungsísingar eftir því sem hann taldi. Í fyrsta framburði hjá lögreglu bar hann um að það hefði gerst fimm mínútum áður en hefur í síðari skýrslum dregið úr þeirri fullyrðingu. Hann hefur nefnt að liðið hafi ein til tvær mínútur frá því að hann hefði orðið var við blöndungsísinguna þar til flugvélin brotlenti. Loks mátti skilja framburð stefnda fyrir dómi á þann veg að þetta tvennt hefði nánast gerst á sama augnabliki, að hann hefði orðið var við afleysið og að vélin væri komin svo neðarlega að ekki yrði við ráðið.

Ekki verður horft til fimm mínútna í þessu sambandi þar sem það hefði þýtt að stefndi hefði orðið var við ísinguna eftir einungis ríflega tveggja kílómetra flug inn dalinn sem er rúmí 14 kílómetrar að lengd. Sýnist nokkuð fjarlæggt að ætla svo reyndum flugmanni sem stefnda B slíkt flug. Við mat á því hvaða þýðingu innbyrðis ósamræmi í skýrslum stefnda hefur og þá einkum framburður hans um fimm mínútur í skýrslutöku hjá lögreglu

verður að líta til þess að stefndi var enn á sjúkrahúsi þegar fyrsta skýrslan var tekin af honum þar sem hann var til meðferðar vegna alvarlegra áverka sem hann hlaut í slysinu. Skýring hans fyrir dómi að um ranghermi hefði verið að ræða er þannig trúverðug.

Á hinn bóginn getur það ekki átt við rök að styðjast að það hafi gerst á sömu stundu að flugvélin hefði verið komin nánast ofan í jörð er stefndi var að sveigja til að fljúga út dalinn á ný og þá fyrst hafi hann orðið var við blöndungsísinguna. Sú framsetning er í nokkuð mikilli mótsögn við framburð stefnda um að C hafi tekið til við að hita blöndunginn með blöndungshitaranum, stilla blöndun eldsneytis sem færi inn í blöndunginn og verið farinn að handdæla eldsneyti inn á hreyfilinn og allt hafi þetta verið gert á yfirvegaðan máta, ekkert „panikk“ hafi átt sér stað.

Þegar horft er til framburðar stefnda í heild og lagt til grundvallar að flugvélin hafi orðið fyrir blöndungsísingu og C hafi verið að vinna að því að losa ísinguna úr blöndungnum þá virðist nauðlendingin hafa átt sér nokkurn aðdraganda. Ekki skemmri en mínútu en að liðið hafi tvær mínútur, sem er sá tími sem stefndi nefndi í síðari skýrslum sínum hjá lögreglu, er alls ekki ósennilegt miðað við að C hafi sinnt svo fjölbreyttum aðgerðum til að koma afli á hreyfilinn eftir því sem stefndi hefur greint frá. C hafi ekki látið nægja að setja blöndungshitarann í gang heldur hafið að handdæla eldsneyti á hreyfilinn, sem bendir til þess að einhverjar grunsemdir hafi verið uppi um að bilun eldsneytisdælu hafi valdið hökti hreyfilsins. Hann hafi einnig breytt blönduhlutfalli eldsneytisins sem streymdi inn á blöndunginn sem gæti hafa verið gert í þeim tilgangi að auka hitastig hreyfilsins, sem eykur aftur útblásturshitann, sem eykur þar með virkni blöndungshitarans. Þær aðgerðir gefa til kynna að stefnda og samferðarmanni hans hafi þótt blöndungsísinn bráðna hægt eða talið að eitthvað annað og meira gæti verið að hreyflinum þar sem handdæling eldsneytis inn á hreyfilinn er blöndungsísingu óviðkomandi.

Ef haft er til hliðsjónar, sem stefndi hefur greint frá, að flugvélinni hafi verið flogið hægt, á um það bil 60 hnúta hraða, eins og hann bar um í skýrslutöku hjá lögreglu, og á þeim hraða fljúgi hún eina sjómílu, 1.852 metra, á einni mínútu þá lætur nærri að eftir að stefndi hafi orðið var við blöndungsísinguna og aðgerðir C hófust, samkvæmt framburði stefnda, hafi flugvélin flogið á bilinu 1.852 metra til 3,704 metra áfram í áttina að dalbotninum, þorrin afli hreyfilsins og því að missa hæð. Fyrir liggur að dalurinn hækkar umtalsvert hratt í hæð yfir sjávarmáli síðustu kílómetrana eftir því sem lögregla rannsakaði. Lætur nærri að samkvæmt þeirri rannsókn hafi hann hækkað um 200 metra

á þessari síðustu vegalengd sem vélin flaug. Fer þannig tvennum sögum fram samtímis, flugvélin er að lækka og landið að hækka hratt. Augljóst er að svigrúm stefnda til að leysa úr gangtruflunum hafi minnkað mjög ört inn eftir dalnum þegar hæð láglandis í dalnum yfir sjávarmáli fer úr um það bil 650 fetum (200 metrum) í dalsmynninu í tæp 2000 fet (600 metrum) þar sem hann brotlenti innarlega í dalnum en langmesta hækkunin er á síðustu tveimur kílómetrunum.

Af öllum framburðum stefnda má ráða að það hafi komið honum í opna skjöldu að flugvélin hafi skyndilega verið komin svo neðarlega að engin önnur ráð hafi verið en að nauðlenda vélinni. Nauðlendingin var framkvæmd þannig að vélin lenti í urð norðan megin við láglandi dalsins með stefnu inn dalinn sem gefur til kynna að stefndi hafi ekki verið kominn mjög áleiðis með að snúa vélinni við er hann varð þess var hve nærri jörðu var komið og svigrúm hans til viðbragða hafi verið afar takmarkað því stórgrýtisurð er fjarri því að vera heppilegt land til lendingar en grónar aflíðandi brekkur voru þarna á næsta leiti samkvæmt ljósmyndum sem eru meðal framlagðra gagna.

Virðist af öllu framansögðu unnt að álykta að annað hvort hafi stefndi haft of mikla trú á því að C myndi ná afli á hreyfilinn að nýju eða það hafi verið reynt of lengi þannig að í óefni endaði. Þá komu fram vísbendingar í framburði stefnda um að ekki hafi verið gætt nægjanlega vel að hitastigi í blöndungi á fluginu um dalina þrjá, enda bar stefndi um að hafa ekki gætt að blöndungshitamælinum. Svo virðist sem stefndi hafi í raun ekki brugðist við fyrr en hreyfillinn var að missa afl og tilraunir til að bregðast við blöndungsísingu hafi því hafist of seint þar sem svo mikil ísing hafi verið búin að hlaðast upp að of langan tíma hafi tekið að bræða hana miðað við það svigrúm sem stefndi hafði í þröngum afdal. Þá virðist stefndi hafa tekið ranga ákvörðun þegar hann hélt flugi áfram inn dalinn í stað þess að snúa strax við er hann varð var við aflmissi hreyfilsins. Jafnvel þótt slíkur snúningur hefði aukið líkurnar á þeim tímapunti á því að nauðlenda þyrfti flugvélinni vegna hæðartaps sem vélin myndi verða fyrir í beygjunni, má ætla að stefnda hefði þar með gefist betri kostur á að velja skárri lendingarstað en raunin varð. Af ljósmyndum má ráða að nokkuð sléttlent mýrlendi sé niður Barkárdalinn sem væntanlega hefði hentað betur til nauðlendingar. Ef snúið hefði verið við hefði það einnig unnið með svifi vélarinnar að hún hefði flogið undan hækkun láglandis dalsins í stað þess að fljúga til móts við hækkunina, á meðan reynt var að vinna á blöndungsísingu sem hefði mögulega dregið úr líkunum á nauðlendingu. Dómkvaddir matsmenn mátu það svo að nauðlending flugvélarinnar hefði verið stjórnúð, eins og þeir orðuðu það. Nauðlendingin

hefði sem sagt verið fyrirjáanleg og vélinni því flogið yfir ofrishaða og fallhraði hennar ámóta og við venjulega landingu sem var til þess fallið að lágmarka skaðann sem af nauðlendingu leiddi. Allar forsendur sýnast vera til að álykta á þá leið að líkur á að vel tækist til hefðu aukist að mun ef flugvélinni hefði verið snúið við án tafar.

Með vísan til framanritaðs verður að meta stefnda það til gáleysis að haga flugi inn Barkárdalinn án nægrar aðgæslu varðandi yfirvofandi hættu á blöndungsísingu er hann fylgdist ekki með blöndungshitamæli flugvélarinnar og bregðast síðan ekki rétt við er flugvélin varð fyrir gangtruflunum með því að snúa vélinni ekki við án tafar í stað þess að fljúga mót hækkandi landi í átt að háu fjallaskarði sem stefndi hafði þegar tekið ákvörðun um að fljúga ekki yfir.

Við mat á því hvort gáleysi stefnda verði talið stórfellt, sem er meðal skilyrða þess að dæmdar verði miskabætur í samræmi við 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga, verður að horfa til þess að einungis stigsmunur er á því hvort gáleysi telst stórfellt og það hvort dæma beri miskabætur ræðst ekki af því hvort gáleysi hafi verið meðvitað. Hlutrænn mælikvarði er lagður þar á fyrst og fremst, þótt huglæg afstaða geti vissulega skipt máli, sbr. til hliðsjónar dóm Hæstaréttar Íslands frá 26. júní 2019 í máli nr. 11/2019. Í máli þessu verður að horfa til þess að jafnvel minnstu yfirsjónir við stjórnun flugvélar geta haft mjög alvarlegar og jafnvel stórfelldar afleiðingar í för með sér. Í því ljósi og með hliðsjón af því að dómstólar hafa beitt nokkuð ströngu sakarmati í tilvikum banaslysa í samgöngum, sérstaklega í tilviki farþega og gangandi vegfarenda, samanber til dæmis dóma Hæstaréttar í málum nr. 145/2005 frá 20. október 2005 og nr. 522/2007 frá 5. júní 2008, verður lagt til grundvallar að stefndi B hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi í aðdraganda nauðlendingarinnar. Verður í þeim efnum sérstaklega horft til þess aðgæsluleysis að átta sig ekki á því hve flugvélin var komin neðarlega fyrir en svigrúm til að nauðlenda henni var orðið svo takmarkað að hún lenti í stórgrýttri urð sem telja verður hafa stórauikið hættu á að eldsneytistankar vélarinnar rifnuðu með þeirri hættu sem því fylgdi.

Með vísan til framanritaðs verður fallist á bótaábyrgð stefnda B að skaðabótarétti.

Stefndi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., hefur krafist sýknu á þeim grunni að ef fallist yrði á bótaskyldu stefnda B falli tjón stefnanda ekki undir váttryggingu þá sem stefndi B hafði keypt lögum samkvæmt hjá hinu stefnda tryggingarfélagi. Byggir málsástæða þessi á þeim grunni að C hafi ekki verið farþegi í umræddu flugi heldur einhvers konar aðstoðarflugmaður vegna þátttöku hans í undirbúningi flugsins og í fluginu sjálfu þegar hann hafi lagt á ráðin með stefnda B um leiðarval og svo lagt hönd á plóg við að bregðast

við aflmissi hreyfils vélarinnar og er þar byggt á framburði meðstefnda. Stefndi vísar einnig til skilgreiningar rannsóknarnefndar samgönguslysa sem taldi C hafa verið flugmann sem ekki væri að fljúga (Enska: Pilot not flying – PNF). Vátryggingarskírteini tryggingarinnar feli í sér tryggingu á einum nafngreindum flugmanni sem sé stefndi B, aðrir flugmenn hafi ekki verið tryggðir.

Á þennan málatilbúnað verður ekki fallist. Óumdeilt er að stefndi B var flugstjóri í greindri flugferð og ber því ábyrgð í samræmi við grein 1.2 í viðauka I með reglum nr. 694/2010 um almannaflyg flugvéla. Þar er tekið fram að flugstjóri beri meðal annars ábyrgð á öryggi allra manna um borð frá því að dyrum flugvélar er lokað í upphafi ferðar og þar til hún nemur staðar að loknu flugi. Ekkert liggur fyrir um að C hafi á nokkru tímamarki tekið við stjórn vélarinnar enda hefur enginn haldið því fram. Engin skylda er til þess að hafa tvo flugmenn á flugvél eins og þessari í einkaflugi né heldur er nokkur þörf á því. Það að tveir þrautreyndir flugmenn ræði saman um framkvæmd flugs í aðdraganda þess og á meðan á fluginu stendur gerir þann sem er ekki við stjórnvölin ekki að flugmanni í viðkomandi flugferð. Það að hann leysi einhver tiltekin verkefni af hendi fyrir flugið eða á meðan á því stendur gerir hann ekki heldur að flugmanni. Stefndi B var í sambandi í flugumferðarstjórn í aðdraganda flugsins og gaf upp flugáætlun en af gögnum málsins verður ekkert ráðið um að annar en hann hafi verið skráður sem flugmaður vélarinnar. Gilda hér einnig að breyttu breytanda sömu sjónarmið og voru til umfjöllunar í dómi Hæstaréttar í máli nr. 153/2007 frá 13. desember 2007 um réttarstöðu farþega í einkaflugi.

Til þess er einnig að líta að stefndi B keypti vátryggingu þessa af meðstefnda á grundvelli lagaskyldu í 3. mgr. 131. gr. laga um loftferðir. Í ákvæðinu er kveðið á um skyldu flugrekenda til að taka vátryggingu, meðal annars gegn tjóni á mönnum í loftfari. Orðalag lagaákvæðisins tekur til allra manna sem eru í loftfari. Sýnist stefnda þannig ekki stætt á því, þegar af þeirri ástæðu, að flokka C sem einhvers konar ótryggðan aukaflugmann sem þó var ekki að fljúga vélinni enda nær vátryggingarskyldan til allra um borð og verður ekki séð að svigrum sé til þeirrar túlkunar sem stefndi heldur á lofti að einstaklingar geti verið ótryggðir um borð í flugvél.

Dómkvaddir matsmenn tóku þetta álitaefni einnig til úrlausnar og slógu því afdráttarlaust föstu að C hefði ekki verið flugmaður í þessari flugferð. Engar forsendur eru til þess að telja mat matsmannanna rangt í þessum atriðum eða haldið einhverjum

þeim formgöllum að líta beri fram hjá því. Verður niðurstaða þeirra hvað þetta varðar því lögð til grundvallar.

Hvað snertir tilvitnun stefnda Sjóvá-Almennra trygginga hf. til ályktunar rannsóknarnefndar samgönguslysa þá verður ekki á henni byggt, vegna ákvæða 5. mgr. 4. gr. laga um rannsókn samgönguslysa eins og áður er rakið. Það áréttast þó sérstaklega að ályktunin virðist byggð á efnislega rangri forsendu þar sem starfstíll sá sem nefndin notaði um hlutverk C „Pilot not flying“ mun vera úreltur og annar starfstíll tekið við sem hefur skilgreint inntak og felur í sér skilgreinda verkaskiptingu milli tveggja flugmanna í flugferðum þar sem nauðsyn og reglur kveða á um að tveir flugmenn séu við störf, eftir því sem fram kom í framburði annars matsmanna fyrir dómi í umfjöllun um niðurstöðu þeirra hvað þetta atriði varðaði.

Í ljósi alls framanritaðs verður því slegið föstu að stefndu séu báðir bótaskyldir vegna flugslyssins gagnvart stefnanda vegna banaslyss C. Stefndi B á grundvelli reglna skaðabótaréttar og stefndi Sjóvá-Almennar tryggingar hf. á grundvelli ábyrgðartryggingar.

Engin rök eru til þess að skerða þann bótarétt sem af þessari niðurstöðu leiðir á grundvelli eigin sakar C. Ótvírætt liggur fyrir að þátttöku hans í flugferðinni verður á engan hátt jafnað til verka stefnda sem flugmanns. Gildir í þeim efnum það sama og jafnvel enn frekar í flugi eins og í bifreiðum og öðrum farartækjum sem eru undir stjórn eins einstaklings. Aðrir verða ekki dregnir til ábyrgðar hvernig stjórnandanum tekst til við stjórnina, á meðan viðkomandi grípur ekki beinlínis inn í, sem C gerði ekki. Það að hann hafi verið til skrafs og ráðagerða við stefnda í fluginu, eins og stefndi hefur byggt á, breytir þessu ekki. Bæði liggur fyrir að stefndi tók ákvörðun um að fljúga inn Barkárdalinn á grundvelli þekkingar sinnar á staðháttum, sem C bjó ekki yfir, og það var að tillögu C sem til stóð að snúa við í Barkárdalnum samkvæmt framburði stefnda B. Samkvæmt þessu virðast athugasemdir C frekar hafa hnigið að því að fluginu yrði þannig hagað að drægi úr hættu frekar en að hann hafi verið talsmaður þess að teflt yrði á tvær hættur.

Í samræmi við ofangreint bera báðir stefndu óskoraða greiðsluskyldu bóta gagnvart stefnanda.

Ekki verður fallist á málatilbúnað stefndu um að stefnandi hafi ekki sannað rétt sinn til bóta. Fyrir liggur að stefnandi var í hjúskap með C og hafa verið lögð fram gögn um að hún fari með forræði á dánarbúi hans. Þá hefur hún lagt fram gögn um að hafa fengið

greiddan lífeyri sem eftirlifandi maki auk þess sem fyrir liggur að hún fékk greiddar líftryggingarbætur vegna andláts C.

Stefnandi krefst bóta á þrennum grunni. Krafist er bóta sem nemi hæfilegum útfararkostnaði í samræmi við 12. gr. skaðabótalaga, bóta fyrir missi framfæranda í samræmi við 13. gr. skaðabótalaga og miskabóta á grundvelli 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga.

Hvað bætur fyrir hæfilegan útfararkostnað snertir í samræmi við 12. gr. skaðabótalaga hefur stefnandi sett fram kröfu að fjárhæð 2.000.000 króna.

Af þeirri fjárhæð eru 393.893 krónur í samræmi við útgefinn reikning frá Útfararstofu kirkjugarðanna vegna kostnaðar hérlendis við að annast um meðferð og flutning á líkamsleifum hins látna frá Íslandi til Kanada. Um beinan útfararkostnað er þar að ræða auk eðlilegs kostnaðar við flutning milli landa og verður því fallist á þá fjárhæð. Í annan stað styðst krafa stefnanda við skjáskot úr farsíma sem sagt er af færslum á kreditkortareikningi stefnanda sem eigi að endurspeglar útfararkostnað í Kanada auk ferðakostnaðar, samtals að fjárhæð 6.870,66 kanadískra dollara, sem hafa verið umreiknaðir í íslenskar krónur miðað við 18. júní 2019 sem 647.010 krónur. Sýnist sú fjárhæð vera hófleg og þar sem sundurliðun þessa kröfuliðar hefur ekki verið mótmælt verður á fjárhæðina fallist enda sýnist vera um eðlilegan kostnað að ræða.

Samtals hefur samkvæmt framangreindu verið fallist á kröfu stefnanda um hæfilegan útfararkostnað að fjárhæð 1.040.903 krónur en eins og áður gat er krafist bóta vegna útfararkostnaðar að fjárhæð 2.000.000 króna. Krafa stefnanda um það sem út af stendur, 959.097 krónur, styðst ekki við nein gögn né hefur á nokkur hátt verið rökstutt hvaða kostnaðarliði fjárhæðin endurspeglar eða hvernig hún sundurliðast. Verður því ekki á hana fallist þar sem ósannað er að stefnandi hafi orðið fyrir frekari kostnaði vegna útfarar C. Verða stefndu dæmdir til að greiða útfararkostnað sem nemur 1.040.903 krónum en sýknaðir að öðru leyti vegna þessa þáttar í kröfugerð stefnanda.

Stefnandi gerir í annan stað kröfu um bætur fyrir missi framfæranda á grundvelli 12. gr. skaðabótalaga að fjárhæð 35.992.857 krónur og byggir á því að sú fjárhæð sé fundin út í samræmi við 13. gr. skaðabótalaga. Samkvæmt ákvæðinu skulu bætur til maka vera 30% af þeim bótum sem ætla megi að hinn látni myndi hafa átt rétt á fyrir algera (100%) örorku, reiknað út í samræmi við 5.-8. gr. skaðabótalaga án frádráttar. Við munnlegan málflutning var því hreyft til vara að horfa bæri til meðaltekna flugstjóra Icelandair árið 2020 sem viðmiðs.

Krafa stefnanda um bætur fyrir missi framfæranda er reiknuð út af hálfu stefnanda á grundvelli aðferðar 1. mgr. 7. gr. skaðabótalaga: *Árslaun til ákvörðunar bóta skv. 6. gr. skulu teljast vera meðalatvinnutekjur tjónhóla að meðtöldu framlagi vinnuveitanda til lífeyrissjóðs þrjú síðustu almanaksárin fyrir þann dag er tjón varð, leiðrétt samkvæmt launavísitölu til þess tíma sem upphaf varanlegrar örorku miðast við.*

Báðir stefndu hafa vakið máls á að þessari kröfu beri að vísa frá dómi þar sem hún sé vanreifuð.

Sá galli er á kröfugerð stefnanda að óupplýst er hver árslaun C hafi verið síðustu þrjú ár fyrir slys þrátt fyrir að krafan sé sett í orði kveðnu fram á grundvelli 1. mgr. 7. gr. skaðabótalaga. Frá því er greint af hálfu stefnanda að þar sem C hafi unnið í þágu indónesísks fyrirtækis, PT Airfast Indonesia, hafi hann ekki talið launatekjur fram til skatts í Kanada heldur hafi verið talið fram í Indónesíu og fyrirtækið hafi verið ófánlegt til að upplýsa um fjárhæð launa hans þegar eftir þeim upplýsingum var leitað eftir slysið. Sem árslaunaviðmiði er af hálfu stefnanda í orði kveðnu teft fram þriðjungi af líftryggingarbótum sem stefnandi fékk greiddar frá PT Airfast Indonesia og sá þriðjungur sagður nema 120.040 bandarískum dollurum.

Í málinu liggur fyrir staðfesting stefnanda á fullnaðaruppgjöri á líftryggingarbótum frá fyrirtækinu að fjárhæð 274.826,33 bandarískir dollarar sem greiddar hafi verið 10. nóvember 2015. Hvergi kemur fram að frekari bætur hafi verið greiddar vegna líftryggingarinnar. Eins liggur ekkert fyrir um hvernig þessi fjárhæð er fundin. Engar upplýsingar eða gögn, svo sem skilmálar viðkomandi tryggingar, liggja fyrir. Þannig liggur ekkert fyrir um að fjárhæðin endurspegli þrenn árslaun nema staðhæfing stefnanda.

Í málinu liggur fyrir skjáskot úr farsíma sem er mynd af millifærsluyfirliti sem ber með sér að PT Airfast Indonesia hafi lagt fjárhæð sem nemi 274.826,33 bandarískum dollurum inn á bankareikning stefnanda 10. nóvember 2015. Í málinu liggur einnig fyrir skjáskot úr farsíma sem sagt er fela í sér yfirlit yfir bankareikning stefnanda og þar búið að draga hring um færslu vegna innborgunar sem dagsett er 10. nóvember 2015 að fjárhæð 360.120,59 dollarar. Fyrir liggur að stefnandi er búsett í Kanada og ekkert liggur fyrir að um gjaldeyrisreikning í bandarískum dollurum hafi verið að ræða. Eins og áður gat hafa engar upplýsingar verið lagðar fram um að stefnanda hafi verið greidd frekari fjárhæð vegna líftryggingarinnar en títtnefndir 274.826,33 bandarískir dollarar. Því sýnist ekki óvarlegt að draga þá ályktun af þessum gögnum er lúta að greiðslu

líftryggingarfjárins að fjárhæðin sem afmörkuð er af hálfu stefnanda kunni eins getað verið í kanadískum dollurum.

Þrátt fyrir vísbendingar sem þannig eru uppi um að 360.120,59 endurspegli greiðslu líftryggingarinnar umreiknaða í kanadíska dollara er í stefnu lagt til grundvallar að um bandaríska dollara sé að ræða og fjárhæðin svo umreiknuð úr þeim gjaldmiðli í íslenskar krónur 18. júní 2019 með þeim afleiðingum að árslaun til viðmiðunar verða of há vegna hærra gengis bandarískra dollara en kanadískra, ef þrátt fyrir allt ætti að leggja þetta viðmið til grundvallar. Lögmaður stefnanda var inntur eftir þessum atriðum í málflutningi og óskað skýringa af hálfu dómsins en lögmaðurinn brást ekki við þeirri fyrirspurn. Verulegur vafi er þannig uppi um þetta grundvallaratriði í kröfugerð stefnanda við útreikning árslauna.

Auk framangreinds vafa verður ekki heldur séð að framkvæmdir útreikningar af hálfu stefnanda, sem sagðir eru vera í samræmi við 1. mgr. 7. gr. skaðabótalaga, eigi við lög að styðjast. Eins og áður gat var fjárhæðinni sem nam 360.120,59, deilt í þrennt og þannig fundin meint árslaun og við það miðað að þau hafi verið í bandarískum dollurum. Sú fjárhæð er síðan umreiknuð í íslenskar krónur miðað við 18. júní 2019 en að því loknu bætt við hana 8% vegna framlags í lífeyrissjóð og fjárhæðin síðan framreiknuð þrisvar sinnum á grundvelli launavísitölu miðað við árin 2012, 2013 og 2014 til ágúst 2015 er slysið átti sér stað og við svo búið deilt með þremur og fundið reiknað meðaltal vegna þriggja ára. Eins og krafan er fram sett er hún þannig gengistryggð með bandarískum dollara þar til tveimur dögum áður en stefna málsins var gefin 20. júní 2019 en jafnframt verðbætt með launavísitölu allt að sjö árum aftur í tímann.

Ekkert liggur fyrir um fjárhæð launa C á árunum 2012, 2013 og 2014. Vísbendingar eru um að ekki sé gerður greinarmunur á kanadískum og bandarískum dollurum í viðleitni stefnanda til að finna út árslaun C. Ekki verður séð að forsendur séu til að reikna lífeyrissjóðsframlag ofan á launaviðmið enda ekkert upplýst með hvaða hætti og hvort C eða atvinnurekandi hans greiddi lífeyrissjóðsframlag í Indónesíu. Þá á það sér ekki stoð í lögum að beita gengistryggingu með bandarískum dollara og svo verðbótum fjárhæðar í íslenskri krónu með launavísitölu á sama tíma. Vegna ofangreindra ágalla á kröfugerð stefnanda fyrir missi framfæranda er óhjákvæmilegt að vísa þessari kröfu frá dómi á grundvelli d- e- og f-liða 80. gr. laga um meðferð einkamála samanber 4. mgr. 100. gr. sömu laga.

Í málflutningi var sett fram krafa um að byggt yrði á meðallaunum flugmanna Icelandair hf. á árinu 2019 sem tekjuviðmiði á grundvelli 2. mgr. 7. gr. skaðabótalaga. Byggist sú krafa á upplýsingum sem fram koma í frétt sem birt mun hafa verið á vefmiðlinum mbl.is 12. maí 2020. Kröfunni sem slíkri var ekki mótmælt sem of seint fram kominni af hálfu stefndu en mótmælt sem vanreifaðri. Tilvitnaðar upplýsingar úr nefndri frétt eru ekki til þess fallnar að skjóta stoðum undir kröfugerð af hálfu stefnanda fyrir missi framfæranda enda liggur fyrir að C starfaði ekki sem flugstjóri í farþegaflugi og er með öllu vanreifað á hvern hátt laun þotuflugmanna fela í sér viðmið sem hagnýta má við útreikning árslauna hans. Þá liggur enginn útreikningur fyrir af hálfu stefnanda sem styðst við þetta viðmið sem sjálfstætt felur í sér vanreifun. Af framangreindum ástæðum er þannig einnig óhjákvæmilegt að vísa þessari síðbúnu varakröfu er lýtur að bótum fyrir missi framfæranda frá dómi.

Stefnandi hefur ekki byggt á því að horfa beri til lágmarkslauna samkvæmt 3. mgr. 7. gr. skaðabótalaga, samanber einnig 2. málslíð 13. gr., við útreikning bóta fyrir missi framfæranda og kemur það viðmið því ekki til skoðunar í málinu.

Að síðustu krefst stefnandi miskabóta á grundvelli 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga að fjárhæð 10.000.000 króna en samkvæmt ákvæðinu er heimilt að gera þeim sem af stórfelldu gáleysi veldur dauða annars manns að greiða maka hins látna miskabætur.

Í máli þessu hefur því verið slegið föstu að stefnda B hafi orðið á stórfelldu gáleysi er slysið átti sér stað. Skilyrðum lagaákvæðisins er þannig fullnægt. Með hliðsjón af málsatvikum, þar með talið hvernig dauða C bar að, verða stefndu dæmdir til að greiða stefnanda 2.000.000 króna í miskabætur.

Stefndi B hefur byggt á þeirri málsástæðu að ef til bótagreiðslu eigi að koma beri að lækka bætur með vísan til 24. gr. skaðabótalaga. Við mat á því hvort beita eigi þeirri lækkunarheimild ber meðal annars að horfa til þess hvort ábyrgðin yrði hinum bótaskylda svo þungbær að ósanngjarnt megi teljast eða skerðingu eða niðurfellingu sanngjarna vegna mjög óvenjulegra aðstæðna. Í því tilviki sem hér um ræðir hefur því verið slegið föstu að hið bótaskylda tjón falli innan váttryggingarverndar þeirrar váttryggingar sem stefndi B hafði keypt hjá meðstefnda, Sjóvá-Almennum tryggingum hf. og báðir stefndu því dæmdir til greiðslu bóta. Það hvort um váttryggingu sé að ræða er eitt þeirra sjónarmiða sem horfa ber til við mat á því hvort lækkunarheimild 24. gr. komi til álitá. Þar sem svo stendur á í máli þessu eru ekki rök til að lækka dæmdar bætur á þessari forsendu.

Þar sem að einungis hefur verið fallist á kröfur stefnanda er lúta að útfararkostnaði og miskabótum, samtals að fjárhæð 3.040.903 krónur, en bótakröfu vegna missis framfæranda vísað frá dómi, reynir ekki á varakröfu stefnda, Sjóvá-Almennra trygginga hf., er lýtur að hámarki heildarbóta, 250.000 SDR. Við málflutning var rakið að ef miðað væri við gengið 187,84 væri hámarksfjárhæðin 46.960.000 krónur sem er langt umfram dæmda fjárhæð.

Fyrir liggur að einungis er fallist á kröfur stefnanda er lúta að útfararkostnaði samkvæmt 12. gr. skaðabótalaga og miskabótum samkvæmt 2. mgr. 26. gr. sömu laga. Stefnandi hefur gert kröfu um að dæmdar fjárhæðir beri 4,5% vexti frá slysdegi 9. ágúst 2015 til 17. desember 2018. Um grundvöll þessarar kröfu er vísað til 1. mgr. 16. gr. skaðabótalaga.

Samkvæmt tilvitnaðri lagagrein ber að greiða 4,5% vexti af bótum fyrir þjáningar, varanlegan miska, tímabundið atvinnutjón og missi framfæranda. Miskabætur samkvæmt 26. gr. og bætur vegna útfararkostnaðar samkvæmt 12. gr. eru ekki taldar þar á meðal.

Í athugasemdum með frumvarpi til skaðabótalaga er tekið fram í umfjöllun um vexti að um vexti af öðrum bótum en þeim sem getið er um í 16. gr. fari eftir almennum reglum og vísað til þágildandi vaxtalaga þar að lútandi. Dómstólar hafa lagt þessa túlkun til grundvallar við ákvörðun vaxta í samræmi við 1. mgr. 8. gr. laga um vexti og verðtryggingu vegna útfararkostnaðar og miskabóta samkvæmt 26. gr., samanber til dæmis dóma Landsréttar í málum nr. 51/2018 frá 23. nóvember 2018 og nr. 152/2018 frá 19. október 2018.

Af framangreindu leiðir að krafa stefnanda, um 4,5% vexti vegna útfararkostnaðar og miskabóta samkvæmt 2. mgr. 26. gr., sækir ekki stoð í 1. mgr. 16. gr. skaðabótalaga. Á hinn bóginn hefur vaxtakröfu þessari ekki verið mótmælt af hálfu stefndu sem hafa í þessum efnum sem endranær forræði á sínum málatilbúnaði, sbr. 45. gr. laga um meðferð einkamála. Fyrir liggur að krafan er skýr um vaxtafót og bæði upphafsdag vaxtatímabils og lokadag þess, þannig að unnt er leggja kröfu þessa til grundvallar dómi þar sem hún hefur ekki sætt andmælum af hálfu stefndu.

Fallist er á að dæmd fjárhæð beri dráttarvexti frá þeim degi sem krafist er, 17. desember 2018 en þá var mánuður liðinn frá því að stefnandi beindi kröfu að stefnda Sjóvá-Almennum tryggingum hf. með bréfi dagsettu 17. nóvember 2018.

Stefnandi nýtur gjafsóknar samkvæmt gjafsóknarleyfi frá 9. apríl 2019. Allur gjafsóknarkostnaður hennar greiðist úr ríkissjóði samkvæmt 1. mgr. 127. gr. laga nr. 91/1991. Þar með talin er þóknun lögmanns hennar, Maríu Hrannar Guðmundsdóttur, sem er hæfilega ákveðin 1.500.000 krónur, en þóknunin er ákveðin með hliðsjón af verulegu umfangi málsins en einnig að teknu tilliti til þess að skráning vinnustunda, einkum við stefnugerð, ágreining um málskostnaðartryggingu og undirbúning málflyttings, er úr hófi. Einnig er óhjákvæmilegt að horfa til þess að vinnustundir er lúta að greiningu meginkröfu stefnanda, um bætur fyrir missi framfæranda, fara í súginn vegna þeirra ágalla sem leiða til þess að þeirri kröfu er vísað frá dómi. Jafnframt grundvallast málsókn stefnanda á skýrslu rannsóknarnefndar samgönguslysa í trássi við ákvæði 4. mgr. 5. gr. laga um rannsókn samgönguslysa en bann við notkun skýrslunnar í dómsmálum er áréttað á titilsíðu skýrslunnar. Eftir úrslitum málsins og með vísan til 130. gr. laga nr. 91/1991, sbr. 4. mgr. 128. gr. sömu laga, eru stefndu dæmdir til að greiða hluta af málskostnaði 3.000.000 krónur er renni í ríkissjóð.

María Hrönn Guðmundsdóttir lögmaður flutti málið af hálfu stefnanda, Friðrik Smáráson lögmaður fyrir stefnda, B, og Kristín Edwald lögmaður fyrir stefnda, Sjóvá-Almennar tryggingar hf.

Björn L. Bergsson héraðsdómari og dómsformaður kveður upp þennan dóm ásamt Kjartani Bjarna Björgvinssyni héraðsdómara og Jóni Herði Jónssyni flugstjóra.

Dómsorð:

Stefndu, B og Sjóvá-Almennar tryggingar hf., greiði stefnanda, A, 3.040.903 krónur með 4,5% vöxtum frá 9. ágúst 2015 til 17. desember 2018 og með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá þeim degi til greiðsludags. Kröfu stefnanda um bætur fyrir missi framfæranda að fjárhæð 35.992.857 krónur er vísað frá dómi.

Stefndu greiði 3.000.000 krónur í málskostnað sem renni í ríkissjóð.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þar með talin þóknun lögmanns hennar, Maríu Hrannar Guðmundsdóttur, 1.500.000 krónur, greiðist úr ríkissjóði.

Björn L. Bergsson
Kjartan Bjarni Björgvinsson
Jón Hörður Jónsson